DANS CE NUMÉRO

SAR SCÈNE

Votre revue canadienne de recherche et de sauvetage en ligne

Hiver 2009, Vol. 18, No. 3

Un SAREX 2009 réussi à Gander

Comment minimiser l'impact des fausses alertes émises par des émetteurs de localisation d'urgence (ELT)

Prévention et coopération : recherche et sauvetage dans les parcs nationaux du Nunavut

Leçons apprises de l'acquisition d'un véhicule de sauvetage

En vedette : Association bénévole de R-S – l'ACRSA des T.N.-O.

R-S DANS L'ARCTIQUE

Gouvernement du Canada
Secrétariat national Recherche et sauvetage

Government of Canada
National Search and Rescue Secretariat

Canada

TABLE DES MATIÈRES

Tribune de la directrice exécutive ..... Page intérieure

Nouvelles de R-S

Une mission de recherche et sauvetage sur la côte Est permet de sauver trois personnes 1

La Société de sauvetage fait traduire en 26 langues des renseignements primordiaux sur la prévention de la noyades 1

Nouveaux véhicules de R-S au Nunavut 2

Les gens et les prix

Un nouveau Commandant de la Force aérienne du Canada ... 2

Remise de la Croix (d'argent) du Souvenir à la famille d'un ancien membre de la 12e Escadres 3

Assemblée générale annuelle et banquet de l'AFAC 3

Articles

Prévention et coopération : recherche et sauvetage dans les parcs nationaux du Nunavut 4

Un SAREX 2009 réussi à Gander 7

Gagnants des épreuves lors de SAREX 2009 9

Leçons apprises de l'acquisition d'un véhicule de sauvetage 10

En vedette : Association bénévole de R-S – l'ACRSA des T.N.-O. 12

Changez au 406

Comment minimiser l'impact des fausses alertes émises par des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) 14

Essai du dispositif SPOT 15

Critique de livre

Survive! Essential Skills and Tactics to Get You Out of Anywhere – Alive 19

Prévention

L'atelier pour les bénévoles en RSS à Toronto, un franc succès 20

Fonds des nouvelles initiatives de R-S

Les plaisanciers navigueront avec nous 21

Au secours : une série documentaire sur la recherche et sauvetage au Canada 23

SARSCÈNE en ligne

Produit par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage

Services de traduction : Bureau de la traduction

Les faits et opinions publiés dans SARSCÈNE sont le choix des auteurs et ne concordent pas nécessairement avec la position ou les politiques du Secrétariat.

Photo en page couverture courtoisie de : Julia Landry

Rédactrice : Kim Fauteux
Courriel : sarscenemag@nss.gc.ca

Secrétariat national de recherche et de sauvetage
275, rue Slater, 4e étage
Ottawa (Ontario) K1A 0K2

Téléphone : 1-800-727-9414
Télécopieur : 613-996-3746
Site Web : www.snrs.gc.ca

ISSN 1183-5036

Nous vous invitons à envoyer toute proposition d'article à la rédactrice.

CS09-0229

TRIBUNE DE LA DIRECTRICE EXÉCUTIVE

Géraldine Underdown
Directrice exécutive
du SNRS

Bonjour à tous! Une nouveauté vient d'être ajoutée à votre revue de recherche et sauvetage (R-S) : la nouvelle rubrique « Tribune de la directrice exécutive » y paraîtra maintenant de façon régulière. Elle comprendra de l'information relative au SNRS, au travail que nous effectuons, et aux activités et aux initiatives en cours qui sont d'intérêt pour vous et le milieu de la R-S.

La R-S dans le Nord

Comme la plupart d'entre vous le savent, le Nord revêt une importance accrue au sein du gouvernement canadien, en raison de la sensibilisation et des préoccupations environnementales qui augmentent à l'égard des changements climatiques, combinées à une croissante économique potentielle.

Pour gérer les changements dans le Nord, il faudra probablement prendre une série de décisions complexes et interreliées, qui comprennent aussi la R-S. Comment devrons-nous changer le système de R-S afin d'en réduire ou d'en contourner les faiblesses actuelles, et pour mieux contrer les risques croissants associés à l'activité humaine? Bien entendu, le système de R-S ne peut pas tout faire, mais devrait-il être fondé sur un mode de vie traditionnel de survie ou sur l'essor industriel et une économie axée sur le commerce maritime?

Je crois que les obligations du Canada en matière de R-S envers ses citoyens et ceux qui traversent son territoire par la voie des airs ou de la mer sont particulières. Cependant, pouvons-nous en faire plus pour remplir nos engagements? Comment déléguer les responsabilités à l'avenir? Le gouvernement fédéral doit décider du rôle qu'il jouera sur la grande scène du développement nordique (plus précisément sur le plan de la R-S) par rapport à l'industrie et aux gouvernements territoriaux. Nous devons déterminer nos responsabilités, imaginer des partenariats et décider du degré d'investissement approprié dans les ressources.

La prévention

La prévention, ou l'arrêt d'un acte avant qu'il ne soit trop tard, est essentielle à la réduction de la fréquence et de la gravité des incidents nécessitant une intervention de R-S. L'objectif de la prévention en matière de R-S est de sensibiliser les personnes et les organisations à l'évaluation des risques et de les convaincre de l'importance d'acquérir et d'utiliser les connaissances, les compétences et le matériel qui contribuent à minimiser les blessures et les décès. Nous croyons fermement que les activités de prévention ne concernent pas seulement l'éducation, mais aussi la formulation et l'application de règlements efficaces, ainsi que l'innovation technologique qui permet potentiellement de réduire les risques.

En tout premier lieu, il est essentiel que chacun assume sa responsabilité personnelle, ce qui concerne une bonne planification des excursions. En évaluant les risques, en se préparant tôt, en communiquant ses intentions et en étant conscient de ses compétences, de ses limites et de celles de son équipement, chacun augmente ses chances de rester en vie. Nous élaborons actuellement une stratégie nationale de prévention, qui misera sur la sensibilisation générale du public et sur des activités d'information ciblées, afin d'attirer l'attention de groupes clés. Cette stratégie repose notamment sur un projet réussi du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et de sauvetage, qui s'étend au pays tout entier : le programme *AdventureSmart*, de la Colombie-Britannique. Ce programme-cadre consiste en une sensibilisation sur place et en ligne qui se concentre sur trois messages principaux : la planification des excursions (JUGEMENT), la formation (CONNAISSANCES) et les dix objets de première nécessité (ÉQUIPEMENT), ainsi que des activités d'information ciblées en vue de changer les comportements. En mettant à contribution l'expérience des membres de l'Association canadienne des volontaires en recherche et

sauvetage (ACVRS) et en obtenant le soutien de nos partenaires en R-S aux niveaux provincial, territorial et fédéral, nous espérons transmettre le message suivant du programme *AdventureSmart* à tous les amateurs d'activités extérieures : « Informez-vous et allez dehors ».

Dans la prochaine édition de la revue SAR*SCÈNE*, je vous ferai part d'une des nouvelles initiatives du SNRS, soit le Système de gestion des connaissances en recherche et sauvetage. Ce nouveau système servira à collecter et à échanger librement des renseignements et des données liés à la prévention et à l'intervention en matière de R-S. Il facilitera l'analyse des données relatives aux incidents nécessitant une intervention de R-S et la gestion de la connaissance dans ce domaine, à l'aide d'une architecture de système ouverte, normative et souple.

Je vous invite à me communiquer vos commentaires et suggestions. Pour me les faire parvenir, veuillez m'envoyer un courriel à l'adresse sarscenemag@nss-snrs.gc.ca. ■

Une mission de recherche et sauvetage sur la côte Est permet de sauver trois personnes

Par Jill St. Marseille – 9e Escadre Gander • Aviation.ca

Le 103e Escadron de recherche et sauvetage (R-S) de la 9e Escadre Gander a été appelé en service le 23 octobre lorsqu'un système de satellite a capté le signal d'une balise de détresse d'un navire de pêche au large de Terre-Neuve.

Une fois sur place, à approximativement 65 miles (105 kilomètres) au nord de l'île Fogo, ou à 100 miles (160 kilomètres) au nord de Gander, l'équipage de l'hélicoptère CH149 *Cormorant* ne pouvait pas localiser le navire, le *Seafaring Legend*, puisqu'il avait déjà sombré. L'équipage a donc commencé à chercher un canot de sauvetage. Malgré des conditions en mer défavorables, ils en ont trouvé deux.

« Les vents soufflaient à environ 35 nœuds (65 km/h), et nous avons déterminé que l'état de la mer était équivalent à une mer d'état sept, qui en termes généraux signifie qu'il y a des houles de 15 à 20 pieds (4,5 à 6 mètres) », a déclaré le Major Steve Reid, commandant d'aéronef pendant la mission.

Ce type de conditions cause des ennuis particuliers aux équipages de recherche et de sauvetage lorsqu'ils cherchent un canot de sauvetage.

« Le vent et l'état de la mer sont les facteurs qui ont fait en sorte que la mission s'est avérée difficile. Un canot de sauvetage à la mer peut poser des difficultés même lorsque règne un calme blanc. L'état de la mer a donc certainement accru la difficulté de la mission », a indiqué le Sgt Morgan Biderman, un technicien en recherche et sauvetage (tech en R-S) du 103e Escadron de recherche et sauvetage.

À bord du premier canot de sauvetage se trouvait un seul membre de l'équipage du *Seafaring Legend*. On a réussi à le sortir du canot et à le hisser dans l'hélicoptère. Une fois à l'intérieur, il a informé l'équipage qu'il y avait un autre canot avec deux passagers à bord. On a trouvé le canot, ainsi que les deux autres survivants du navire qui a coulé. Le deuxième sauvetage a causé plus de problèmes que le premier, mais grâce à une équipe très efficace et adaptable, on a adopté une nouvelle approche à la situation.

« Il a été difficile lors du deuxième sauvetage de demeurer en vol stationnaire en raison de la vitesse à laquelle se déplaçait le canot », a affirmé le Sergeant Kent Gulliford, tech en R-S. « Nous n'avions aucun cadre de référence pour le pilote à l'avant, qui volait "sans visibilité". L'équipage a adopté une technique qui permet au mécanicien de bord d'avoir un commandement restreint de l'hélicoptère; au lieu de dire aux pilotes où aller, il pouvait, d'une manière limitée, piloter l'appareil au moyen d'une manette de commande appelée commande de vol stationnaire stabilisé. »

« [Pendant une telle procédure], l'altitude demeure la même, mais le mécanicien de bord peut faire avancer ou reculer l'hélicoptère, ou le déplacer de gauche à droite. Non seulement il me faisait descendre, mais il déplaçait en même temps l'hélicoptère vers le canot de sauvetage. Je lui lève mon chapeau pour en avoir fait autant. C'est incroyable ce que peuvent faire les mécaniciens de bord, et je suis toujours étonné de ce qu'ils peuvent faire. »

Trois des quatre hommes à bord du navire ont été secourus. Le corps du quatrième homme à bord du *Seafaring Legend* a été repêché et ramené sur terre.

Il a s'agit d'une fin de semaine occupée pour le 103e Escadron, puisque le même équipage a été appelé à chercher deux chasseurs disparus à Terre-Neuve. Ils ont été trouvés morts. ■

La Société de sauvetage fait traduire en 26 langues des renseignements primordiaux sur la prévention de la noyade

Grâce aux fonds fournis par la fondation RBC, un plus grand nombre d'Ontariens ont accès aux conseils de sécurité en matière de baignade.

TORONTO, ONTARIO – La Société de sauvetage s'est associée à la Banque Royale pour faire traduire en 26 autres langues d'importants renseignements sur la prévention de la noyade dans un effort pour sensibiliser les nouveaux parents immigrants en Ontario. Afin de prévenir la noyade chez les enfants, l'organisme de bienfaisance offre désormais des renseignements sur le programme *Nager pour survivre* en de nombreuses langues, dont le chinois, l'hindi, l'italien, le panjabi, l'urdu, le russe et le portugais.

Le projet de traduction de grande envergure témoigne du souci constant qu'a cet organisme d'enseigner aux enfants l'importance de la sécurité nautique et les compétences en prévention de la noyade. La trousse d'information ainsi traduite comprend une lettre exposant ce programme pendant les heures de classe, un document expliquant pourquoi tous les enfants doivent acquérir des compétences élémentaires de survie en milieu aquatique, ainsi qu'une lettre à la fin du programme décrivant les compétences acquises par les enfants et l'importance d'inscrire ses enfants à d'autres cours de natation. La documentation destinée aux parents et aux surveillants n'avait jusqu'ici été offerte qu'en anglais et en français.

Barbara Byers, directrice de l'Éducation du public au sein de la Société de sauvetage, dit qu'il était très important d'aller vers les néo-Canadiens dont la langue maternelle n'est ni l'anglais ni le français. « Nous savons que plus de 125 000 nouveaux arrivants immigrent en Ontario chaque année », dit-elle. « Nous devions absolument offrir des renseignements à la population ontarienne dans de nombreuses langues au sujet des programmes réalisés pour prévenir la noyade afin que le nombre croissant d'immigrés, dont beaucoup connaissent peu la baignade et la sécurité nautique, disposent des outils nécessaires pour protéger leurs enfants. »

Il aurait été impossible de réaliser le projet de traduction sans une subvention récente de 18 000 $ de la fondation RBC qui a permis à la Société de sauvetage de faire traduire la trousse d'information sur ce programme à l'intention des parents en arabe, en chinois, en tchèque, en persan, en grec, en gujarati, en hindi, en hongrois, en italien, en khmer, en coréen, en macédonien, en afghan, en polonais, en portugais, en panjabi, en roumain, en russe, en somali, en espagnol, en tagal, en tamoul, en twi, en ukrainien, en urdu et en vietnamien. « La Banque Royale a un engagement de longue date envers la diversité et envers l'accueil des néo-Canadiens et elle tient à faire sa part pour les aider à réussir », dit Tony DePascal, vice-président, Services financiers à l'entreprise – Chaîne d'approvisionnement de la région Peel, à la Banque Royale. « Qu'il s'agisse de conseils financiers ou de renseignements sur la sécurité, à la Banque Royale nous savons qu'il importe de supprimer les obstacles linguistiques et de garantir l'égalité d'accès à l'information. Nous nous réjouissons d'appuyer les collectivités diversifiées du Canada en aidant la Société de sauvetage à bien diffuser ces renseignements essentiels sur la sécurité auprès de tous. »

Selon Mme Byers, l'accès au programme est particulièrement important pour les néo-Canadiens qui vivent en Ontario. « L'Ontario compte la population la plus diversifiée sur le plan culturel au Canada, plus d'un résident sur quatre étant né à l'extérieur du pays. Étant donné que cette province a de l'eau douce en abondance, les cours de natation et les techniques de prévention de la noyade y prennent une importance particulière. » Lancé en 2005, le programme de formation *Nager pour survivre* est financé par le ministère de l'Éducation et d'autres partenaires. Par l'intermédiaire des écoles primaires, il apprend aux enfants de la troisième année les techniques de natation indispensables pour survivre à une chute accidentelle dans l'eau. Depuis ses débuts, plus de 200 000 enfants ont suivi le cours.

Ce programme enseigne trois techniques de base, soit successivement : l'entrée par roulade en eau profonde, nager sur place pendant une minute et nager 50 m (les statistiques de la Société montrent que la plupart des noyades ont lieu à moins de 15 m de la rive ou d'un lieu sûr). Le programme ne vise pas à remplacer les cours de natation classiques, mais il constitue une première étape importante pour la sécurité près de l'eau et pourrait déterminer la vie ou la mort en cas d'immersion accidentelle ou imprévue.

Selon le rapport de 2009 sur les noyades en Ontario publié au cours de l'été par la Société, près de 500 Canadiens perdent la vie accidentellement dans l'eau chaque année. Le nombre de décès liés à l'eau en Ontario augmente. En 2005 en Ontario (d'après les statistiques les plus récentes), il y a eu 164 décès, soit 33 pour cent du total national. Dans l'ensemble du Canada, 492 décès sont survenus par noyade en 2005, ce qui correspond à une augmentation de 14 pour cent par rapport à 2004. L'Ontario figure en première place avec une augmentation de 24 pour cent.

Pour de plus amples renseignements, consultez le site www.lifesavingsociety.com. ■

Nouveaux véhicules de R-S au Nunavut

Douze véhicules tout-terrain (VTT) Argo Avenger 750 EFi ont été livrés à 12 communautés du Nunavut afin de leur venir en aide en ce qui a trait à leurs besoins en recherche et sauvetage (R-S). Ces VTT ont été construits en Ontario et sont amphibiens.

Les nouveaux véhicules ont été fournis par l'entremise du Fonds de l'Année polaire internationale, qui est une campagne de recherche dans les régions polaires coordonnée au niveau international. Le Fonds comprends une gamme de disciplines de recherche et vise à éduquer et à faire participer le public, ainsi qu'à former de futurs travailleurs scientifiques, ingénieurs et chefs de file. ■

Les gens

Un nouveau Commandant de la Force aérienne du Canada

OTTAWA – Une cérémonie officielle de passation de commandement de la Force aérienne du Canada s'est tenue le 1er octobre 2009, au Musée de l'aviation du Canada, à Ottawa.

Le nouveau Commandant du Commandement aérien et Chef d'état-major de la Force aérienne, le Lieutenant-général André Deschamps, a succédé au Lieutenant-général Angus Watt au cours d'une cérémonie présidée par le Général Walter Natynczyk, Chef d'état-major de la Défense.

« Grâce au leadership du Lieutenant-général Watt, la Force aérienne a réussi à répondre à une demande considérablement accrue au niveau national et sur le plan opérationnel », a déclaré l'honorable Peter MacKay, ministre de la Défense nationale et ministre de la Porte d'entrée de l'Atlantique. « Maintenant que le Lieutenant-général Deschamps en prend le commandement, je suis convaincu que la Force aérienne continuera d'être prête à répondre aux besoins du Canada au pays et à l'étranger. »

« L'avenir de la Force aérienne est prometteur », a déclaré le Lgén Deschamps. « Conformément à

Les gens *(suite)*

Le nouveau Commandant de la Force aérienne du Canada, le Lieutenant-général André Deschamps

Photo courtoisie de : Cplc Roy MacLellan

la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*, nous avons réalisé de grands progrès dans plusieurs secteurs – comme l'acquisition du CC177 Globemaster et la signature de marchés pour des nouveaux CC130J Hercules et CH147F Chinooks. Nous devons cela au leadership de mes prédécesseurs et au dur travail des hommes et des femmes qui excellent avec professionnalisme et dévouement au service de la Force aérienne. »

« J'ai l'intention de garder le rythme et de continuer à aller de l'avant, d'assurer l'intégration de notre nouvel équipement et de continuer à renouveler nos capacités. La Force aérienne forme une équipe incomparable, disposant d'un équipement incomparable, dotée d'une formation incomparable et classée parmi les meilleures au monde. Je suis fier de mener la Force aérienne du Canada vers l'avenir. »

À titre d'officier supérieur de la Force aérienne des Forces canadiennes, le Commandant du Commandement aérien et Chef d'état-major de la Force aérienne agit en qualité de conseiller auprès du Chef d'état-major de la Défense relativement aux questions stratégiques concernant la Force aérienne. Il est également responsable d'assurer l'instruction, la génération et le maintien d'une force aérienne polyvalente et apte au combat en vue de satisfaire aux objectifs de défense du Canada.

Le Lgén Deschamps cumule au-delà de 7 500 heures de vol; il a piloté des appareils tels que le CT134 Musketeer, le CF104 Starfighter et le CC130 Hercules. Au nombre de ses nominations récentes, mentionnons celles à titre de Commandant de l'Élément de soutien du théâtre en Asie du Sud-Ouest, Commandant de la 8e Escadre Trenton, Chef d'état-major responsable des opérations au Commandement de la Force expéditionnaire du Canada à Ottawa et Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne.

Le Lgén Watt prend sa retraite après 37 années de services distingués à la Force aérienne. ■

Les prix

Remise de la Croix (d'argent) du Souvenir à la famille d'un ancien membre de la 12e Escadre

Par Slt Thomas C Edelson – 12e Escadre Shearwater / Aviation.ca

REGINA – Le 4 septembre dernier, la Croix (d'argent) du Souvenir a été remise à la famille du Capitaine Juli-Ann Mackenzie par le lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan, l'honorable Gordon L. Barnhart. Le Capt Mackenzie est une ancienne pilote de Sea King du 443e Escadron, qui a péri tragiquement le 18 juillet 2002 dans l'écrasement d'un CH146 Griffon pendant une mission de recherche et sauvetage au-dessus du Labrador. Cet accident a aussi tué le Capt Colin Sonoski et grièvement blessé le Cpl David Pawulski et le Sgt Mario Michaud.

La Croix du Souvenir a été remise à son veuf, le Capt Rob McMullen, ainsi qu'à ses parents, Mme Candys Mackenzie et M. Rick Mackenzie, de Weyburn (Saskatchewan). Le Capt McMullen est un ancien officier MAR SS qui a récemment été sélectionné pour devenir pilote. Il est affecté à la BFC Kingston en attendant d'être affecté à une unité d'instruction des pilotes.

Le Capt MacKenzie est entrée dans la Force aérienne du Canada en 1991; après l'instruction de base à Chilliwack (C.-B.), elle a fait ses études au Collège militaire Royal Roads à Victoria (C.-B.). À la fin de ses études, elle a suivi l'instruction des pilotes à Portage La Prairie (Manitoba) et à Moose Jaw (Saskatchewan) et a reçu ses ailes de pilote en avril 1997. Elle a alors été affectée au 443e Escadron, à Patricia Bay, près de Victoria, où elle a été pilote de CH124 Sea King jusqu'en 2001.

La Croix du Souvenir, souvent désignée sous le nom de croix d'argent des mères, a été créée en 1919 pour commémorer les soldats tombés au cours de la Première Guerre mondiale. Elle a été rétablie en août 1940 à l'occasion de la Seconde Guerre mondiale, puis de nouveau en décembre 1950 pour la guerre de Corée. Depuis le 1er janvier 2007, le plus proche parent de tous les militaires tués dans l'exercice de leurs fonctions est admissible à la Croix du Souvenir. Cette nouvelle mesure reconnaît le danger que comportent toutes les activités militaires; les décès survenus au cours d'exercices d'entraînement, de missions de recherche et sauvetage ou de lutte contre les inondations et les incendies peuvent aussi être commémorés par la Croix du Souvenir, au même titre que les décès survenus au cours d'opérations militaires à l'étranger. ■

Les prix *(suite)*

Assemblée générale annuelle et banquet de l'AFAC

Le 17 octobre 2009, l'Association de la Force aérienne du Canada (AFAC) a tenu son assemblée générale annuelle et son banquet annuel de remise de prix au Musée national de la Force aérienne du Canada, à la 8e Escadre, Trenton.

Un des huit prix remis au banquet était le Trophée commémoratif Andrew Mynarski, V.C., (prix de recherche et sauvetage). Le trophée a été remis aux unitées combinées des 413e, 424e et 439e Escadrons, et du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage à la 8e Escadre, Trenton. ■

Barbara Byers, directrice de l'Éducation du public au sein de la Société de sauvetage, dit qu'il était très important d'aller vers les néo-Canadiens dont la langue maternelle n'est ni l'anglais ni le français. « Nous savons que plus de 125 000 nouveaux arrivants immigrent en Ontario chaque année », dit-elle. « Nous devions absolument offrir des renseignements à la population ontarienne dans de nombreuses langues au sujet des programmes réalisés pour prévenir la noyade afin que le nombre croissant d'immigrés, dont beaucoup connaissent peu la baignade et la sécurité nautique, disposent des outils nécessaires pour protéger leurs enfants. »

Il aurait été impossible de réaliser le projet de traduction sans une subvention récente de 18 000 $ de la fondation RBC qui a permis à la Société de sauvetage de faire traduire la trousse d'information sur ce programme à l'intention des parents en arabe, en chinois, en tchèque, en persan, en grec, en gujarati, en hindi, en hongrois, en italien, en khmer, en coréen, en macédonien, en afghan, en polonais, en portugais, en panjabi, en roumain, en russe, en somali, en espagnol, en tagal, en tamoul, en twi, en ukrainien, en urdu et en vietnamien. « La Banque Royale a un engagement de longue date envers la diversité et envers l'accueil des néo-Canadiens et elle tient à faire sa part pour les aider à réussir », dit Tony DePascal, vice-président, Services financiers à l'entreprise – Chaîne d'approvisionnement de la région Peel, à la Banque Royale. « Qu'il s'agisse de conseils financiers ou de renseignements sur la sécurité, à la Banque Royale nous savons qu'il importe de supprimer les obstacles linguistiques et de garantir l'égalité d'accès à l'information. Nous nous réjouissons d'appuyer les collectivités diversifiées du Canada en aidant la Société de sauvetage à bien diffuser ces renseignements essentiels sur la sécurité auprès de tous. »

Selon Mme Byers, l'accès au programme est particulièrement important pour les néo-Canadiens qui vivent en Ontario. « L'Ontario compte la population la plus diversifiée sur le plan culturel au Canada, plus d'un résident sur quatre étant né à l'extérieur du pays. Étant donné que cette province a de l'eau douce en abondance, les cours de natation et les techniques de prévention de la noyade y prennent une importance particulière. » Lancé en 2005, le programme de formation *Nager pour survivre* est financé par le ministère de l'Éducation et d'autres partenaires. Par l'intermédiaire des écoles primaires, il apprend aux enfants de la troisième année les techniques de natation indispensables pour survivre à une chute accidentelle dans l'eau. Depuis ses débuts, plus de 200 000 enfants ont suivi le cours.

Ce programme enseigne trois techniques de base, soit successivement : l'entrée par roulade en eau profonde, nager sur place pendant une minute et nager 50 m (les statistiques de la Société montrent que la plupart des noyades ont lieu à moins de 15 m de la rive ou d'un lieu sûr). Le programme ne vise pas à remplacer les cours de natation classiques, mais il constitue une première étape importante pour la sécurité près de l'eau et pourrait déterminer la vie ou la mort en cas d'immersion accidentelle ou imprévue.

Selon le rapport de 2009 sur les noyades en Ontario publié au cours de l'été par la Société, près de 500 Canadiens perdent la vie accidentellement dans l'eau chaque année. Le nombre de décès liés à l'eau en Ontario augmente. En 2005 en Ontario (d'après les statistiques les plus récentes), il y a eu 164 décès, soit 33 pour cent du total national. Dans l'ensemble du Canada, 492 décès sont survenus par noyade en 2005, ce qui correspond à une augmentation de 14 pour cent par rapport à 2004. L'Ontario figure en première place avec une augmentation de 24 pour cent.

Pour de plus amples renseignements, consultez le site www.lifesavingsociety.com. ■

Nouveaux véhicules de R-S au Nunavut

Douze véhicules tout-terrain (VTT) Argo Avenger 750 EFi ont été livrés à 12 communautés du Nunavut afin de leur venir en aide en ce qui a trait à leurs besoins en recherche et sauvetage (R-S). Ces VTT ont été construits en Ontario et sont amphibiens.

Les nouveaux véhicules ont été fournis par l'entremise du Fonds de l'Année polaire internationale, qui est une campagne de recherche dans les régions polaires coordonnée au niveau international. Le Fonds comprends une gamme de disciplines de recherche et vise à éduquer et à faire participer le public, ainsi qu'à former de futurs travailleurs scientifiques, ingénieurs et chefs de file. ■

Les gens

Un nouveau Commandant de la Force aérienne du Canada

OTTAWA – Une cérémonie officielle de passation de commandement de la Force aérienne du Canada s'est tenue le 1er octobre 2009, au Musée de l'aviation du Canada, à Ottawa.

Le nouveau Commandant du Commandement aérien et Chef d'état-major de la Force aérienne, le Lieutenant-général André Deschamps, a succédé au Lieutenant-général Angus Watt au cours d'une cérémonie présidée par le Général Walter Natynczyk, Chef d'état-major de la Défense.

« Grâce au leadership du Lieutenant-général Watt, la Force aérienne a réussi à répondre à une demande considérablement accrue au niveau national et sur le plan opérationnel », a déclaré l'honorable Peter MacKay, ministre de la Défense nationale et ministre de la Porte d'entrée de l'Atlantique. « Maintenant que le Lieutenant-général Deschamps en prend le commandement, je suis convaincu que la Force aérienne continuera d'être prête à répondre aux besoins du Canada au pays et à l'étranger. »

« L'avenir de la Force aérienne est prometteur », a déclaré le Lgén Deschamps. « Conformément à

Les gens *(suite)*

Le nouveau Commandant de la Force aérienne du Canada, le Lieutenant-général André Deschamps

Photo courtoisie de : Cplc Roy MacLellan

la Stratégie de défense *Le Canada d'abord*, nous avons réalisé de grands progrès dans plusieurs secteurs – comme l'acquisition du CC177 Globemaster et la signature de marchés pour des nouveaux CC130J Hercules et CH147F Chinooks. Nous devons cela au leadership de mes prédécesseurs et au dur travail des hommes et des femmes qui excellent avec professionnalisme et dévouement au service de la Force aérienne. »

« J'ai l'intention de garder le rythme et de continuer à aller de l'avant, d'assurer l'intégration de notre nouvel équipement et de continuer à renouveler nos capacités. La Force aérienne forme une équipe incomparable, disposant d'un équipement incomparable, dotée d'une formation incomparable et classée parmi les meilleures au monde. Je suis fier de mener la Force aérienne du Canada vers l'avenir. »

À titre d'officier supérieur de la Force aérienne des Forces canadiennes, le Commandant du Commandement aérien et Chef d'état-major de la Force aérienne agit en qualité de conseiller auprès du Chef d'état-major de la Défense relativement aux questions stratégiques concernant la Force aérienne. Il est également responsable d'assurer l'instruction, la génération et le maintien d'une force aérienne polyvalente et apte au combat en vue de satisfaire aux objectifs de défense du Canada.

Le Lgén Deschamps cumule au-delà de 7 500 heures de vol; il a piloté des appareils tels que le CT134 Musketeer, le CF104 Starfighter et le CC130 Hercules. Au nombre de ses nominations récentes, mentionnons celles à titre de Commandant de l'Élément de soutien du théâtre en Asie du Sud-Ouest, Commandant de la 8e Escadre Trenton, Chef d'état-major responsable des opérations au Commandement de la Force expéditionnaire du Canada à Ottawa et Chef d'état-major adjoint de la Force aérienne.

Le Lgén Watt prend sa retraite après 37 années de services distingués à la Force aérienne. ■

Les prix

Remise de la Croix (d'argent) du Souvenir à la famille d'un ancien membre de la 12e Escadre

Par Slt Thomas C Edelson – 12e Escadre Shearwater / Aviation.ca

REGINA – Le 4 septembre dernier, la Croix (d'argent) du Souvenir a été remise à la famille du Capitaine Juli-Ann Mackenzie par le lieutenant-gouverneur de la Saskatchewan, l'honorable Gordon L. Barnhart. Le Capt Mackenzie est une ancienne pilote de Sea King du 443e Escadron, qui a péri tragiquement le 18 juillet 2002 dans l'écrasement d'un CH146 Griffon pendant une mission de recherche et sauvetage au-dessus du Labrador. Cet accident a aussi tué le Capt Colin Sonoski et grièvement blessé le Cpl David Pawulski et le Sgt Mario Michaud.

La Croix du Souvenir a été remise à son veuf, le Capt Rob McMullen, ainsi qu'à ses parents, Mme Candys Mackenzie et M. Rick Mackenzie, de Weyburn (Saskatchewan). Le Capt McMullen est un ancien officier MAR SS qui a récemment été sélectionné pour devenir pilote. Il est affecté à la BFC Kingston en attendant d'être affecté à une unité d'instruction des pilotes.

Le Capt MacKenzie est entrée dans la Force aérienne du Canada en 1991; après l'instruction de base à Chilliwack (C.-B.), elle a fait ses études au Collège militaire Royal Roads à Victoria (C.-B.). À la fin de ses études, elle a suivi l'instruction des pilotes à Portage La Prairie (Manitoba) et à Moose Jaw (Saskatchewan) et a reçu ses ailes de pilote en avril 1997. Elle a alors été affectée au 443e Escadron, à Patricia Bay, près de Victoria, où elle a été pilote de CH124 Sea King jusqu'en 2001.

La Croix du Souvenir, souvent désignée sous le nom de croix d'argent des mères, a été créée en 1919 pour commémorer les soldats tombés au cours de la Première Guerre mondiale. Elle a été rétablie en août 1940 à l'occasion de la Seconde Guerre mondiale, puis de nouveau en décembre 1950 pour la guerre de Corée. Depuis le 1er janvier 2007, le plus proche parent de tous les militaires tués dans l'exercice de leurs fonctions est admissible à la Croix du Souvenir. Cette nouvelle mesure reconnaît le danger que comportent toutes les activités militaires; les décès survenus au cours d'exercices d'entraînement, de missions de recherche et sauvetage ou de lutte contre les inondations et les incendies peuvent aussi être commémorés par la Croix du Souvenir, au même titre que les décès survenus au cours d'opérations militaires à l'étranger. ■

Les prix *(suite)*

Assemblée générale annuelle et banquet de l'AFAC

Le 17 octobre 2009, l'Association de la Force aérienne du Canada (AFAC) a tenu son assemblée générale annuelle et son banquet annuel de remise de prix au Musée national de la Force aérienne du Canada, à la 8e Escadre, Trenton.

Un des huit prix remis au banquet était le Trophée commémoratif Andrew Mynarski, V.C., (prix de recherche et sauvetage). Le trophée a été remis aux unitées combinées des 413e, 424e et 439e Escadrons, et du Centre conjoint de coordination des opérations de sauvetage à la 8e Escadre, Trenton. ■

Prévention et coopération : RECHERCHE ET SAUVETAGE DANS LES PARCS NATIONAUX DU NUNAVUT

Par Andrew Maher, Coordonnateur de la sécurité publique, Unité de gestion du Nunavut, Parcs Canada

La réponse aux appels de détresse provenant de balises de localisation personnelles, les recherches en motoneige à -40 °C, l'évacuation d'alpinistes sur des falaises de 1 000 pieds ou de randonneurs blessés aux plus hautes cimes et l'effarouchement d'ours blancs pour protéger les visiteurs des parcs sont plusieurs services de recherche et de sauvetage (R-S) offerts dans les parcs nationaux du Nunavut. Malgré les interventions spectaculaires occasionnelles de R-S, le programme de R-S de Parcs Canada au Nunavut se fonde essentiellement sur les principes élémentaires de la prévention et de la coopération.

Le Nunavut est un territoire aux phénomènes extrêmes : la température, les intempéries, la durée du jour (ou de la nuit) et l'éloignement. Pour cette raison, on pourrait facilement croire que peu de personnes visitent le territoire ou que les résidents ne quittent jamais leur intérieur douillet. En réalité, les visiteurs du territoire et les *Nunavummiut* (résidents du Nunavut) parcourent abondamment les terres en toutes saisons et participent activement à une gamme d'activités traditionnelles et modernes. Qu'ils soient Inuits, nordistes ou visiteurs, les personnes qui parcourent le Nunavut peuvent faire face à de nombreux dangers causés par la faune, le terrain accidenté, le climat et l'isolement, d'où vient parfois le besoin de recourir à la R-S.

Plusieurs des personnes qui s'aventurent sur les terres à partir des collectivités du Nunavut passent ou voyagent par l'un des quatre parcs nationaux du territoire : Auyuittuq, Quttinirpaaq, Sirmilik et Ukkusiksalik, qui couvrent au total plus de 100 000 kilomètres carrés, soit une région approximativement le double de la Nouvelle-Écosse. Dans les limites des parcs, l'Agence Parcs Canada doit assurer la sécurité publique, ce qui comprend parfois l'exécution d'opérations de R-S. En moyenne, plus de 1 000 touristes entrent dans les parcs chaque année, de même que des Inuits encore plus nombreux qui ne sont pas tenus d'enregistrer leurs déplacements dans les parcs. Les quelque 25 membres du personnel répartis dans les quatre parcs seraient rapidement dépassés si ce n'était du souci d'empêcher les incidents avant qu'ils ne surviennent et aussi de la coopération avec les partenaires en R-S locaux et régionaux.

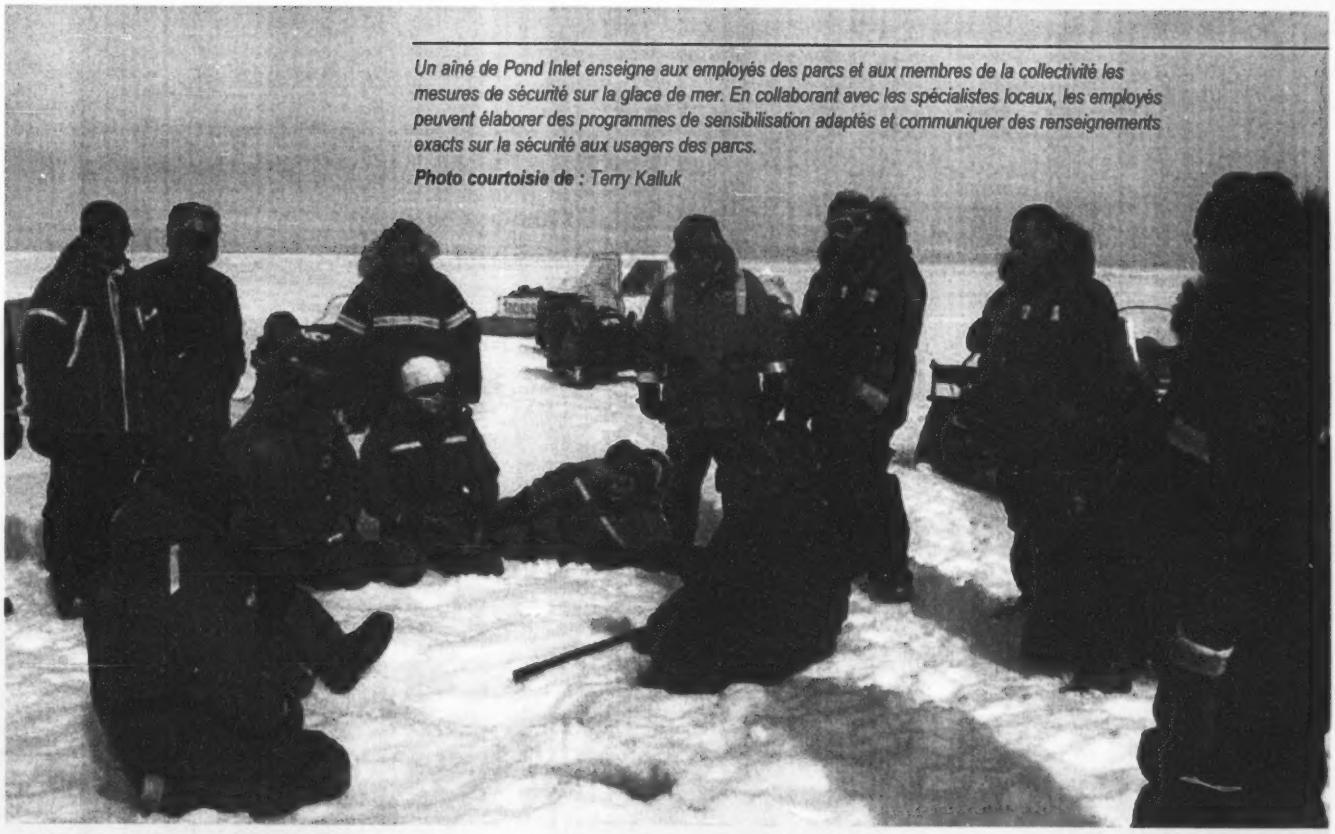
Dangers éventuels

Les ours blancs, les avalanches, le passage des cours d'eau dangereux, la glace mince, l'hypothermie, l'inaccessibilité et le peu de moyens de communication fiables sont quelques-uns des dangers auxquels on peut faire face dans les parcs nationaux du Nunavut. Ces dangers ont souvent des conséquences désastreuses, découlant à la fois des dangers mêmes et de la difficulté à effectuer des opérations de R-S sur de vastes terres avec des ressources minimes. Dans un tel contexte, la prévention des incidents devient extrêmement importante. Pour ce faire, Parcs Canada doit comprendre la nature des dangers et leurs mesures d'atténuation, puis y sensibiliser le public.

Heureusement, Parcs Canada peut mettre à contribution des connaissances abondantes sur les dangers et les mesures d'atténuation efficaces des aînés et d'autres membres expérimentés des

Le passage des cours d'eau est l'un des plus grands dangers dans le Parc national Auyuittuq. Le personnel du parc perfectionne ses compétences en sauvetage en eau vive lors du parcours de sauvetage annuel.

***Photo courtoisie de** : Parcs Canada*



Un aîné de Pond Inlet enseigne aux employés des parcs et aux membres de la collectivité les mesures de sécurité sur la glace de mer. En collaborant avec les spécialistes locaux, les employés peuvent élaborer des programmes de sensibilisation adaptés et communiquer des renseignements exacts sur la sécurité aux usagers des parcs.

Photo courtoisie de : *Terry Kalluk*

collectivités inuites locales voisines des parcs. Parcs Canada peut compter sur les connaissances locales, ainsi que celles des spécialistes, pour sensibiliser les usagers des différents parcs aux dangers éventuels et pour concevoir des programmes de sensibilisation pertinents à leur intention.

Sensibilisation des visiteurs à la sécurité

Les visiteurs commencent souvent à se sensibiliser à la sécurité avant leur arrivée au Nunavut, soit en visitant le site Web de Parcs Canada, soit en recevant des renseignements par courriel ou téléphone. Avant leur départ, les visiteurs reçoivent une trousse leur faisant part des dangers éventuels et des mesures à prendre pour rendre leur voyage plus sécuritaire. À leur arrivée dans la collectivité locale, ils doivent participer à une séance d'orientation avant même d'entrer dans le parc, pendant laquelle un membre expérimenté du personnel de Parcs Canada passe en revue les dangers propres à leur plan de voyage et vérifie si leur expérience, leur équipement et leur plan correspondent à la gravité des dangers auxquels ils pourraient faire face.

Le personnel met l'accent sur l'autonomie, de sorte que les visiteurs comprennent qu'ils doivent être suffisamment bien préparés pour gérer les risques et assurer au besoin leur propre sauvetage. Pendant qu'ils sont dans le parc, les visiteurs peuvent obtenir des renseignements récents en communiquant par téléphone ou radio satellite avec un bureau du parc ou encore rencontrer des employés du parc en patrouille.

Parce qu'ils sont Inuits, la plupart des membres des collectivités locales ne sont pas tenus de participer aux séances d'orientation obligatoires avant d'entrer dans les parcs. Parcs Canada offre à ces usagers une formation en sécurité dans le cadre de programmes scolaires et d'information publique. Les programmes portent principalement sur les dangers occasionnés par les activités auxquelles se livrent les résidents locaux dans les parcs et ils s'appuient souvent sur les connaissances locales ou la coopération des diverses communautés. En outre, les employés des parcs affichent les conditions météorologiques et l'information actuelles sur les dangers, notamment la température et la condition de la glace de mer, ou font rapport des dangers dans les secteurs particuliers des parcs utilisés pour les déplacements ou les activités traditionnelles.

Coopération

Même si les parcs nationaux au Nunavut sont vastes, les opérations sont réalisées uniquement par quelques employés saisonniers ou à temps plein, ainsi qu'avec un matériel restreint servant à assurer la sécurité publique. Heureusement, nos programmes de prévention, combinés à la solide connaissance du terrain et à l'autonomie de la majorité des usagers des parcs, permettent de réduire le nombre d'incidents, qui se chiffrent à quelques-uns seulement chaque année. Malheureusement, les incidents qui se produisent, même s'ils semblent mineurs, entraînent souvent des complications en raison des grandes distances à franchir,

Prévention et coopération : RECHERCHE ET SAUVETAGE DANS LES PARCS NATIONAUX DU NUNAVUT

Par Andrew Maher, Coordonnateur de la sécurité publique, Unité de gestion du Nunavut, Parcs Canada

La réponse aux appels de détresse provenant de balises de localisation personnelles, les recherches en motoneige à -40 °C, l'évacuation d'alpinistes sur des falaises de 1 000 pieds ou de randonneurs blessés aux plus hautes cimes et l'effarouchement d'ours blancs pour protéger les visiteurs des parcs sont plusieurs services de recherche et de sauvetage (R-S) offerts dans les parcs nationaux du Nunavut. Malgré les interventions spectaculaires occasionnelles de R-S, le programme de R-S de Parcs Canada au Nunavut se fonde essentiellement sur les principes élémentaires de la prévention et de la coopération.

Le Nunavut est un territoire aux phénomènes extrêmes : la température, les intempéries, la durée du jour (ou de la nuit) et l'éloignement. Pour cette raison, on pourrait facilement croire que peu de personnes visitent le territoire ou que les résidents ne quittent jamais leur intérieur douillet. En réalité, les visiteurs du territoire et les *Nunavummiut* (résidents du Nunavut) parcourent abondamment les terres en toutes saisons et participent activement à une gamme d'activités traditionnelles et modernes. Qu'ils soient Inuits, nordistes ou visiteurs, les personnes qui parcourent le Nunavut peuvent faire face à de nombreux dangers causés par la faune, le terrain accidenté, le climat et l'isolement, d'où vient parfois le besoin de recourir à la R-S.

Plusieurs des personnes qui s'aventurent sur les terres à partir des collectivités du Nunavut passent ou voyagent par l'un des quatre parcs nationaux du territoire : Auyuittuq, Quttinirpaaq, Sirmilik et Ukkusiksalik, qui couvrent au total plus de 100 000 kilomètres carrés, soit une région approximativement le double de la Nouvelle-Écosse. Dans les limites des parcs, l'Agence Parcs Canada doit assurer la sécurité publique, ce qui comprend parfois l'exécution d'opérations de R-S. En moyenne, plus de 1 000 touristes entrent dans les parcs chaque année, de même que des Inuits encore plus nombreux qui ne sont pas tenus d'enregistrer leurs déplacements dans les parcs. Les quelque 25 membres du personnel répartis dans les quatre parcs seraient rapidement dépassés si ce n'était du souci d'empêcher les incidents avant qu'ils ne surviennent et aussi de la coopération avec les partenaires en R-S locaux et régionaux.

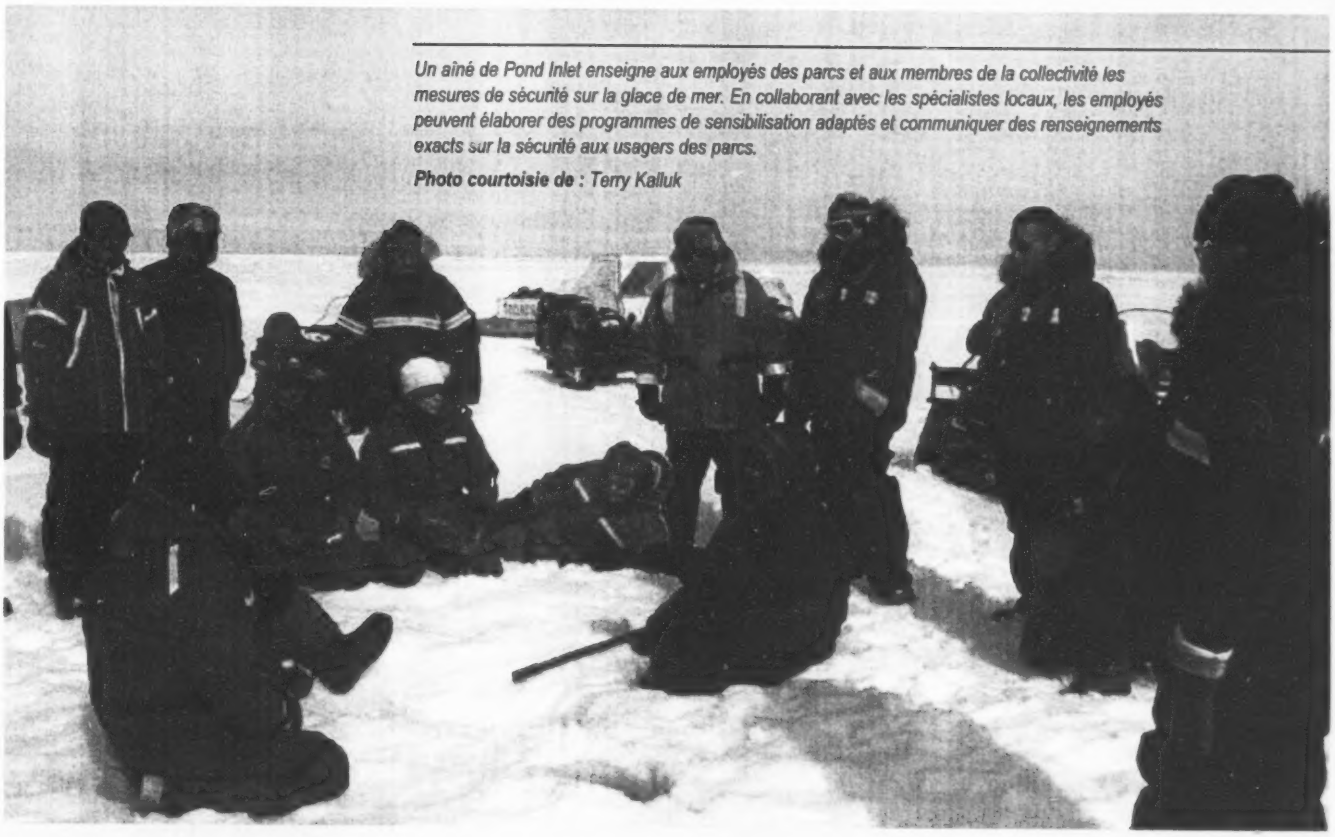
Dangers éventuels

Les ours blancs, les avalanches, le passage des cours d'eau dangereux, la glace mince, l'hypothermie, l'inaccessibilité et le peu de moyens de communication fiables sont quelques-uns des dangers auxquels on peut faire face dans les parcs nationaux du Nunavut. Ces dangers ont souvent des conséquences désastreuses, découlant à la fois des dangers mêmes et de la difficulté à effectuer des opérations de R-S sur de vastes terres avec des ressources minimes. Dans un tel contexte, la prévention des incidents devient extrêmement importante. Pour ce faire, Parcs Canada doit comprendre la nature des dangers et leurs mesures d'atténuation, puis y sensibiliser le public.

Heureusement, Parcs Canada peut mettre à contribution des connaissances abondantes sur les dangers et les mesures d'atténuation efficaces des aînés et d'autres membres expérimentés des

Le passage des cours d'eau est l'un des plus grands dangers dans le Parc national Auyuittuq. Le personnel du parc perfectionne ses compétences en sauvetage en eau vive lors du parcours de sauvetage annuel.

***Photo courtoisie de** : Parcs Canada*



Un aîné de Pond Inlet enseigne aux employés des parcs et aux membres de la collectivité les mesures de sécurité sur la glace de mer. En collaborant avec les spécialistes locaux, les employés peuvent élaborer des programmes de sensibilisation adaptés et communiquer des renseignements exacts sur la sécurité aux usagers des parcs.

***Photo courtoisie de :** Terry Kalluk*

collectivités inuites locales voisines des parcs. Parcs Canada peut compter sur les connaissances locales, ainsi que celles des spécialistes, pour sensibiliser les usagers des différents parcs aux dangers éventuels et pour concevoir des programmes de sensibilisation pertinents à leur intention.

Sensibilisation des visiteurs à la sécurité

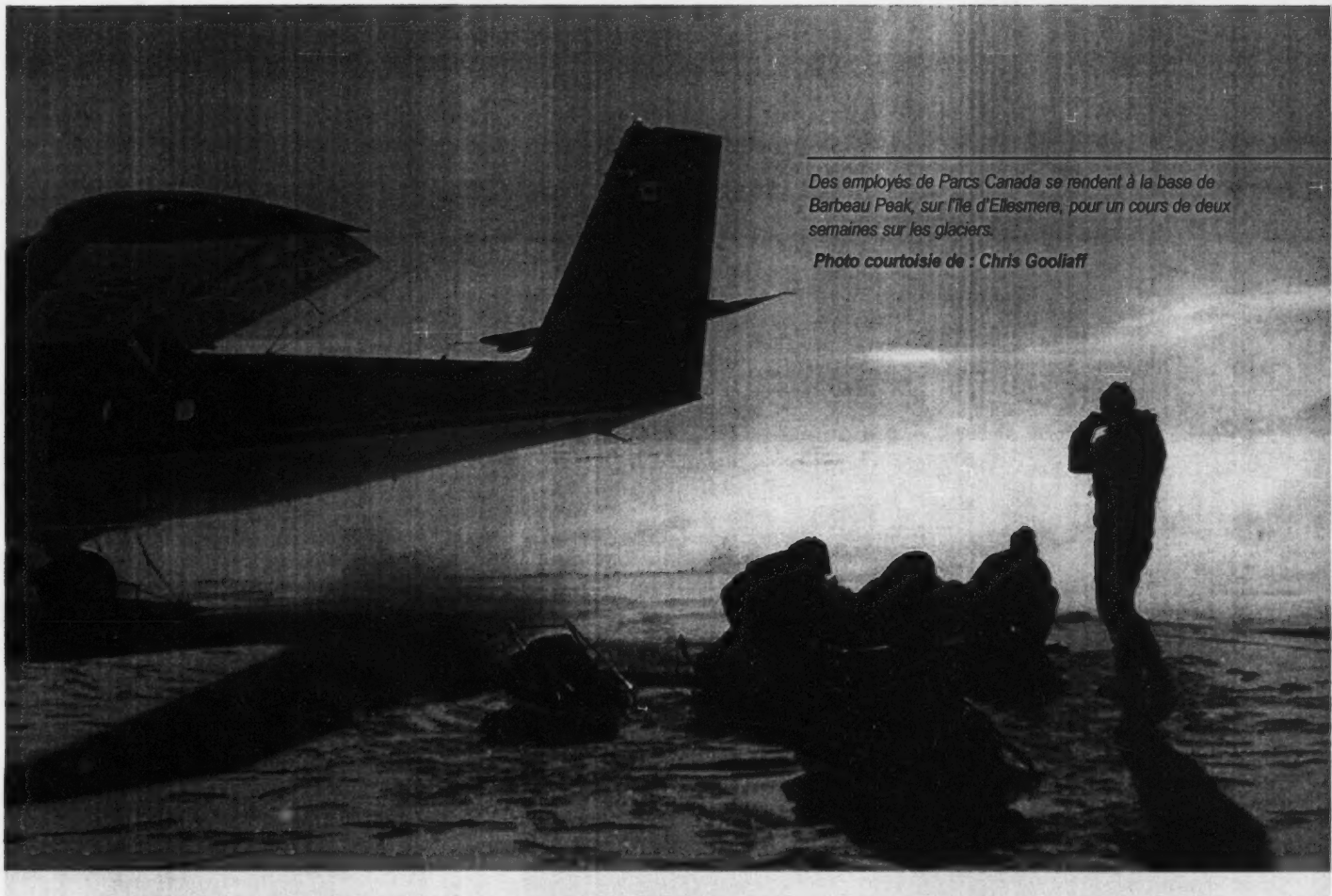
Les visiteurs commencent souvent à se sensibiliser à la sécurité avant leur arrivée au Nunavut, soit en visitant le site Web de Parcs Canada, soit en recevant des renseignements par courriel ou téléphone. Avant leur départ, les visiteurs reçoivent une trousse leur faisant part des dangers éventuels et des mesures à prendre pour rendre leur voyage plus sécuritaire. À leur arrivée dans la collectivité locale, ils doivent participer à une séance d'orientation avant même d'entrer dans le parc, pendant laquelle un membre expérimenté du personnel de Parcs Canada passe en revue les dangers propres à leur plan de voyage et vérifie si leur expérience, leur équipement et leur plan correspondent à la gravité des dangers auxquels ils pourraient faire face.

Le personnel met l'accent sur l'autonomie, de sorte que les visiteurs comprennent qu'ils doivent être suffisamment bien préparés pour gérer les risques et assurer au besoin leur propre sauvetage. Pendant qu'ils sont dans le parc, les visiteurs peuvent obtenir des renseignements récents en communiquant par téléphone ou radio satellite avec un bureau du parc ou encore rencontrer des employés du parc en patrouille.

Parce qu'ils sont Inuits, la plupart des membres des collectivités locales ne sont pas tenus de participer aux séances d'orientation obligatoires avant d'entrer dans les parcs. Parcs Canada offre à ces usagers une formation en sécurité dans le cadre de programmes scolaires et d'information publique. Les programmes portent principalement sur les dangers occasionnés par les activités auxquelles se livrent les résidents locaux dans les parcs et ils s'appuient souvent sur les connaissances locales ou la coopération des diverses communautés. En outre, les employés des parcs affichent les conditions météorologiques et l'information actuelles sur les dangers, notamment la température et la condition de la glace de mer, ou font rapport des dangers dans les secteurs particuliers des parcs utilisés pour les déplacements ou les activités traditionnelles.

Coopération

Même si les parcs nationaux au Nunavut sont vastes, les opérations sont réalisées uniquement par quelques employés saisonniers ou à temps plein, ainsi qu'avec un matériel restreint servant à assurer la sécurité publique. Heureusement, nos programmes de prévention, combinés à la solide connaissance du terrain et à l'autonomie de la majorité des usagers des parcs, permettent de réduire le nombre d'incidents, qui se chiffrent à quelques-uns seulement chaque année. Malheureusement, les incidents qui se produisent, même s'ils semblent mineurs, entraînent souvent des complications en raison des grandes distances à franchir,



Des employés de Parcs Canada se rendent à la base de Barbeau Peak, sur l'île d'Ellesmere, pour un cours de deux semaines sur les glaciers.

Photo courtoisie de : Chris Gooliaff

du terrain accidenté, de la température imprévisible et des ressources limitées. Ces complexités, conjuguées aux limites des parcs impossibles à discerner dans le paysage et aux opérations de sauvetage auxquelles peuvent prendre part plusieurs administrations territoriales, exigent une coopération soutenue entre Parcs Canada, les équipes de R-S bénévoles locales, ainsi que les ministères ou organismes publics, tant territoriaux que nationaux.

Chacun de ces partenaires peut offrir sa propre contribution aux opérations de R-S. Le personnel de Parcs Canada possède souvent une formation spécialisée (p. ex., sauvetage après une avalanche et dans des crevasses, secourisme avancé et sauvetage en eau vive), ainsi que l'équipement requis (p. ex., civières, réchauffeurs à oxygène et les véhicules et navires d'intervention). Les équipes de R-S bénévoles locales, en collaboration avec l'Organisme des mesures d'urgence du Nunavut, peuvent habituellement mobiliser de nombreux chercheurs, connaissent intimement la région et coordonnent la majorité des services logistiques locaux requis pour les recherches. Dans le cadre des recherches de grande envergure ou lorsque doivent intervenir des ressources spécialisées, le ministère de la Défense nationale, notamment les Rangers, et aussi la Garde côtière peuvent être appelés à prendre part aux secours.

Ces partenariats ne sont pas seulement fondés sur des ententes officielles. À l'échelon local, le personnel des parcs et les équipes bénévoles de R-S peuvent collaborer aux incidents et à la formation, se consulter pour évaluer des risques ou des plans de sécurité et s'offrir un soutien réciproque pour élaborer de nouveaux projets. Dans la majorité des collectivités, les employés de Parcs Canada sont des membres actifs des équipes de R-S et prennent part aux réunions, aux exercices et aux interventions lors des incidents. Parcs Canada affecte souvent du personnel et du matériel aux incidents de R-S hors du territoire des parcs, et les équipes bénévoles de R-S secondent aussi Parcs Canada pendant des opérations de R-S dans les parcs. Comme dans tout partenariat, des problèmes peuvent survenir mais, grâce à l'esprit de coopération ancré dans la culture des Inuits, ceux-ci sont rapidement réglés pour qu'on porte secours à toute personne blessée ou disparue.

La prestation de services de R-S dans les parcs nationaux du Nunavut peut sembler une tâche redoutable, mais grâce à la sensibilisation du public et à la collaboration au sein d'une équipe de R-S élargie, Parcs Canada s'emploie à atteindre son objectif, notamment offrir une expérience sécuritaire et agréable à tous les usagers des parcs. ■

Andrew Maher réside à Pond Inlet (Nunavut) où il occupe le poste de spécialiste principal en gestion des ressources et en sécurité publique au Parc national Sirmilik et de coordonnateur de la sécurité publique à l'Unité de gestion du Nunavut, à Parcs Canada. En s'inspirant de ses expériences antérieures dans l'Arctique et en montagne, Andrew cherche constamment à mieux sensibiliser le public à la sécurité en intégrant les connaissances locales et la formation des jeunes. Durant ses loisirs, Andrew aime explorer le nord de l'île Baffin, que ce soit en ski, en kayak ou avec un attelage à chiens.

Un SAREX 2009 réussi à Gander

Par le Capitaine Tony Sheppard, 9e Escadre Gander

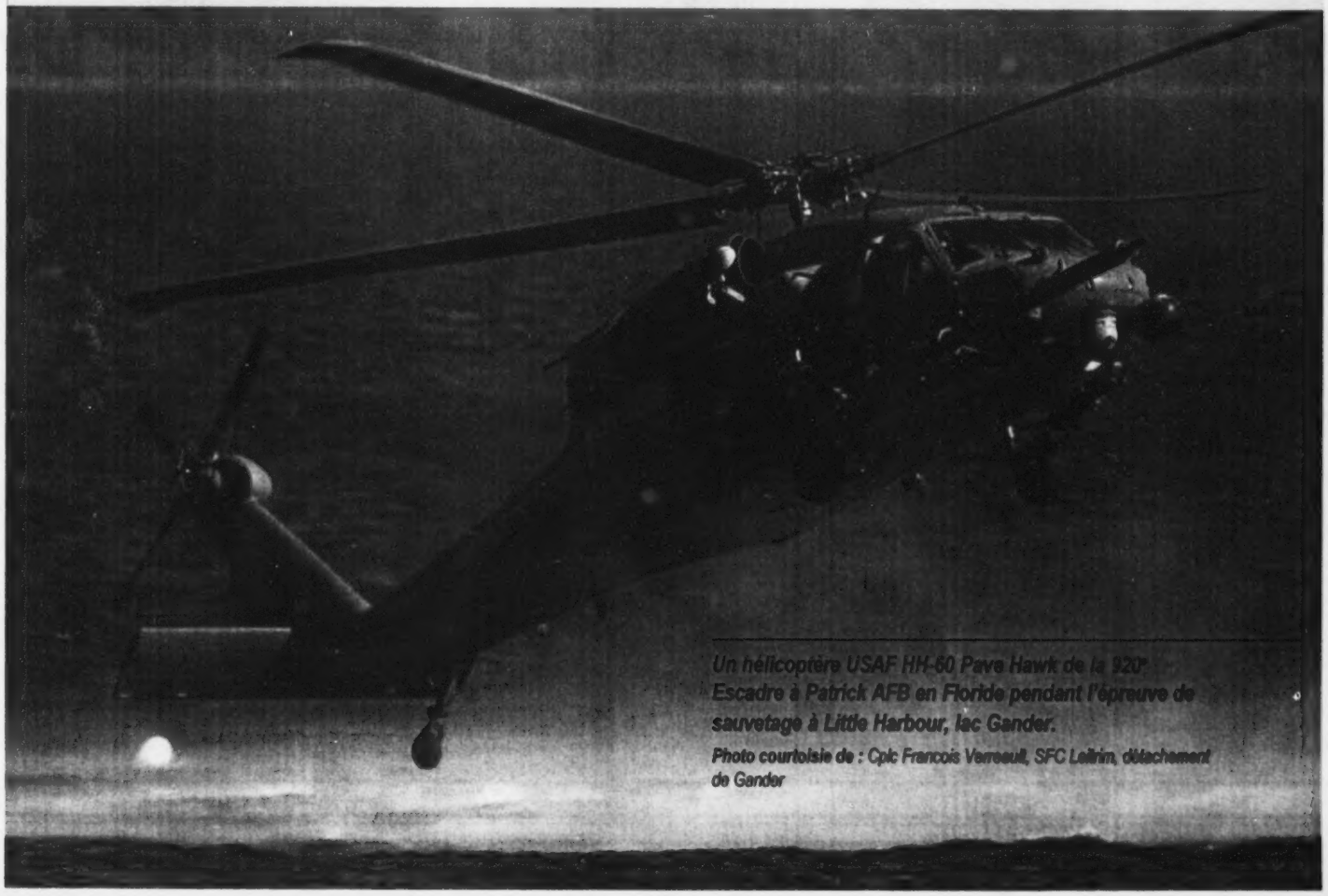
Après d'innombrables heures de planification, de préparatifs, de réunions, de signature de contrats, de modifications apportées à ces derniers et de modifications apportées aux modifications, le moment de vérité est enfin arrivé, le 21 septembre 2009, pour SAREX 2009, qui s'est déroulé à Gander, Terre-Neuve-et-Labrador.

Cette année, le personnel de la 9e Escadre Gander et du 103e Escadron de recherche et sauvetage a eu l'honneur d'accueillir le SAREX, du 20 au 26 septembre 2009. Près de 300 participants et observateurs de tout le Canada et d'ailleurs se sont réunis à Gander. Les équipes de recherche et de sauvetage (R-S) des Forces Canadiennes (FC) se sont associées à des équipes de différents domaines de la recherche et du sauvetage. Des équipes de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) de Terre-Neuve-et-Labrador, de la Nouvelle-Écosse, ainsi que l'équipe gagnante de l'ACRSA de l'année dernière, originaire de Thunder Bay en Ontario, étaient aussi présentes. Pour ajouter une touche internationale à l'exercice, la Force aérienne des États-Unis a envoyé deux équipes, et un observateur d'un organisme de R-S danois était également présent.

Épreuves

Les escadrons de la Force aérienne et des autres organismes chargés de fournir les services de R-S au Canada participent à cet exercice annuel. Les équipes sont composées de techniciens en R-S, d'équipages d'aéronefs et d'équipes de maintenance. Les participants du SAREX s'affrontent dans une série d'épreuves jugées afin de veiller à l'uniformisation des techniques et des procédures en matière de R-S.

Il s'agissait d'épreuves médicales, de sauvetage, de vol de précision en hélicoptère, de parachutage, et de précision, ainsi que d'une épreuve de recherche. Ces épreuves sont conçues pour inclure l'équipe de R-S au complet afin d'évaluer tous ses membres. On juge le travail des participants au cours des épreuves et des points sont accordés à chaque équipe alors qu'elles s'affrontent dans des épreuves individuelles.



Un hélicoptère USAF HH-60 Pave Hawk de la 920e Escadre à Patrick AFB en Floride pendant l'épreuve de sauvetage à Little Harbour, lac Gander.

Photo courtoisie de : Cplc Francois Verreault, SFC Lalrim, détachement de Gander

Des employés de Parcs Canada se rendent à la base de Barbeau Peak, sur l'île d'Ellesmere, pour un cours de deux semaines sur les glaciers.

Photo courtoisie de : Chris Gooliaff

du terrain accidenté, de la température imprévisible et des ressources limitées. Ces complexités, conjuguées aux limites des parcs impossibles à discerner dans le paysage et aux opérations de sauvetage auxquelles peuvent prendre part plusieurs administrations territoriales, exigent une coopération soutenue entre Parcs Canada, les équipes de R-S bénévoles locales, ainsi que les ministères ou organismes publics, tant territoriaux que nationaux.

Chacun de ces partenaires peut offrir sa propre contribution aux opérations de R-S. Le personnel de Parcs Canada possède souvent une formation spécialisée (p. ex., sauvetage après une avalanche et dans des crevasses, secourisme avancé et sauvetage en eau vive), ainsi que l'équipement requis (p. ex., civières, réchauffeurs à oxygène et les véhicules et navires d'intervention). Les équipes de R-S bénévoles locales, en collaboration avec l'Organisme des mesures d'urgence du Nunavut, peuvent habituellement mobiliser de nombreux chercheurs, connaissent intimement la région et coordonnent la majorité des services logistiques locaux requis pour les recherches. Dans le cadre des recherches de grande envergure ou lorsque doivent intervenir des ressources spécialisées, le ministère de la Défense nationale, notamment les Rangers, et aussi la Garde côtière peuvent être appelés à prendre part aux secours.

Ces partenariats ne sont pas seulement fondés sur des ententes officielles. À l'échelon local, le personnel des parcs et les équipes bénévoles de R-S peuvent collaborer aux incidents et à la formation, se consulter pour évaluer des risques ou des plans de sécurité et s'offrir un soutien réciproque pour élaborer de nouveaux projets. Dans la majorité des collectivités, les employés de Parcs Canada sont des membres actifs des équipes de R-S et prennent part aux réunions, aux exercices et aux interventions lors des incidents. Parcs Canada affecte souvent du personnel et du matériel aux incidents de R-S hors du territoire des parcs, et les équipes bénévoles de R-S secondent aussi Parcs Canada pendant des opérations de R-S dans les parcs. Comme dans tout partenariat, des problèmes peuvent survenir mais, grâce à l'esprit de coopération ancré dans la culture des Inuits, ceux-ci sont rapidement réglés pour qu'on porte secours à toute personne blessée ou disparue.

La prestation de services de R-S dans les parcs nationaux du Nunavut peut sembler une tâche redoutable, mais grâce à la sensibilisation du public et à la collaboration au sein d'une équipe de R-S élargie, Parcs Canada s'emploie à atteindre son objectif, notamment offrir une expérience sécuritaire et agréable à tous les usagers des parcs. ■

Andrew Maher réside à Pond Inlet (Nunavut) où il occupe le poste de spécialiste principal en gestion des ressources et en sécurité publique au Parc national Sirmilik et de coordonnateur de la sécurité publique à l'Unité de gestion du Nunavut, à Parcs Canada. En s'inspirant de ses expériences antérieures dans l'Arctique et en montagne, Andrew cherche constamment à mieux sensibiliser le public à la sécurité en intégrant les connaissances locales et la formation des jeunes. Durant ses loisirs, Andrew aime explorer le nord de l'île Baffin, que ce soit en ski, en kayak ou avec un attelage à chiens.

Un SAREX 2009 réussi à Gander

Par le Capitaine Tony Sheppard, 9e Escadre Gander

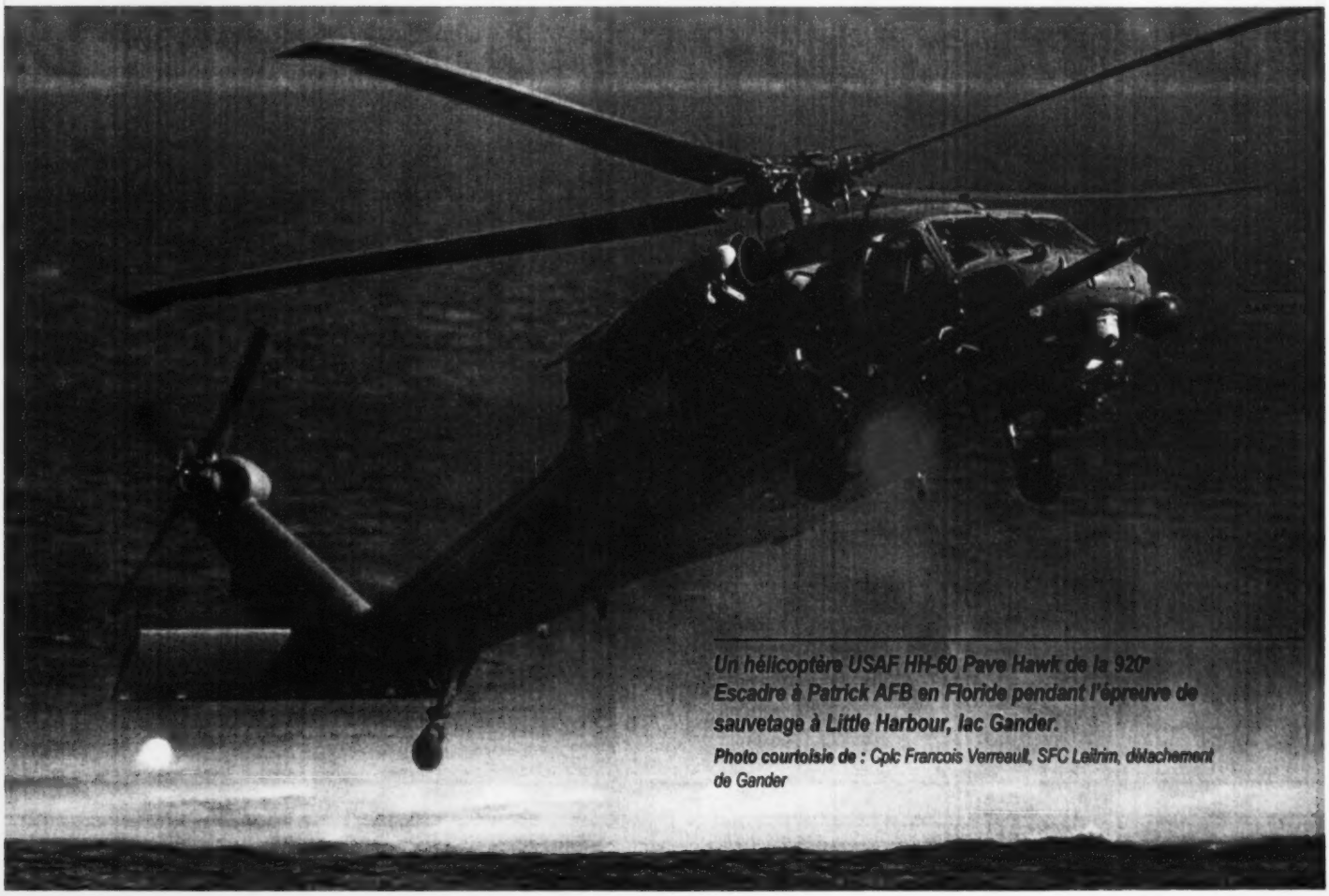
Après d'innombrables heures de planification, de préparatifs, de réunions, de signature de contrats, de modifications apportées à ces derniers et de modifications apportées aux modifications, le moment de vérité est enfin arrivé, le 21 septembre 2009, pour SAREX 2009, qui s'est déroulé à Gander, Terre-Neuve-et-Labrador.

Cette année, le personnel de la 9e Escadre Gander et du 103e Escadron de recherche et sauvetage a eu l'honneur d'accueillir le SAREX, du 20 au 26 septembre 2009. Près de 300 participants et observateurs de tout le Canada et d'ailleurs se sont réunis à Gander. Les équipes de recherche et de sauvetage (R-S) des Forces Canadiennes (FC) se sont associées à des équipes de différents domaines de la recherche et du sauvetage. Des équipes de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) de Terre-Neuve-et-Labrador, de la Nouvelle-Écosse, ainsi que l'équipe gagnante de l'ACRSA de l'année dernière, originaire de Thunder Bay en Ontario, étaient aussi présentes. Pour ajouter une touche internationale à l'exercice, la Force aérienne des États-Unis a envoyé deux équipes, et un observateur d'un organisme de R-S danois était également présent.

Épreuves

Les escadrons de la Force aérienne et des autres organismes chargés de fournir les services de R-S au Canada participent à cet exercice annuel. Les équipes sont composées de techniciens en R-S, d'équipages d'aéronefs et d'équipes de maintenance. Les participants du SAREX s'affrontent dans une série d'épreuves jugées afin de veiller à l'uniformisation des techniques et des procédures en matière de R-S.

Il s'agissait d'épreuves médicales, de sauvetage, de vol de précision en hélicoptère, de parachutage, et de précision, ainsi que d'une épreuve de recherche. Ces épreuves sont conçues pour inclure l'équipe de R-S au complet afin d'évaluer tous ses membres. On juge le travail des participants au cours des épreuves et des points sont accordés à chaque équipe alors qu'elles s'affrontent dans des épreuves individuelles.



Un hélicoptère USAF HH-60 Pave Hawk de la 920e Escadre à Patrick AFB en Floride pendant l'épreuve de sauvetage à Little Harbour, lac Gander.

Photo courtoisie de : Cplc Francois Verreault, SFC Leitrim, détachement de Gander

Ces activités sont toutes conçues pour faire en sorte que les activités de R-S soient effectuées de la manière la plus efficace possible et qu'on optimise les ressources disponibles.

« Le SAREX national 2009 a connu un énorme succès. Il va sans dire que nous avons amélioré nos compétences, mais il est tout aussi important de souligner que tous les participants ont eu la possibilité d'échanger de l'information et de comparer des techniques », a déclaré le Major Stephen Reid, commandant du 103e Escadron de recherche et de sauvetage, une fois le SAREX 2009 terminé. « Ces exercices nous permettent d'avancer à grands pas en vue d'améliorer un système de R-S qui est continu et efficace. Ils nous donnent aussi l'occasion de renforcer les partenariats entre les organisations professionnelles et bénévoles à tous les niveaux. »

Réactions positives

Tout le monde s'accorde pour dire que le SAREX 2009 a connu un succès retentissant et n'a suscité que des réactions positives de la part des participants. Ces derniers ont fait des commentaires sur la grande hospitalité témoignée à l'égard de tous ceux qui participaient, ainsi que sur l'excellence des lieux choisis pour présenter des occasions d'entraînement à la fois réalistes et particulièrement utiles.

« Le 103e Escadron de recherche et sauvetage et la 9e Escadre Gander sont heureux d'annoncer que le SAREX national 2009 a été un succès à 100 %. Les équipes participantes ont bénéficié d'un temps clément pour terminer chaque objectif dans les cinq épreuves principales. Une année d'efforts de planification et d'organisation a porté fruit avec un exercice varié, concurrentiel et enrichissant », a déclaré le Major William Wyss, du bureau de première responsabilité de SAREX 2009.

Le Capitaine Peter Savage, coordinateur des opérations de SAREX 2009, a déclaré : « Cette dernière semaine a été le meilleur exemple de la flexibilité de la puissance aérienne auquel j'ai pu assister en 19 ans de service. Le programme était ambitieux et les troupes ont, comme d'habitude, relevé le défi avec un sourire et un signe de tête, assurées qu'avec leurs machines, elles étaient prêtes à faire le travail. Je suis terriblement fier de l'équipe de R-S, et je m'estime très, très chanceux d'être considéré comme l'un d'entre eux. »

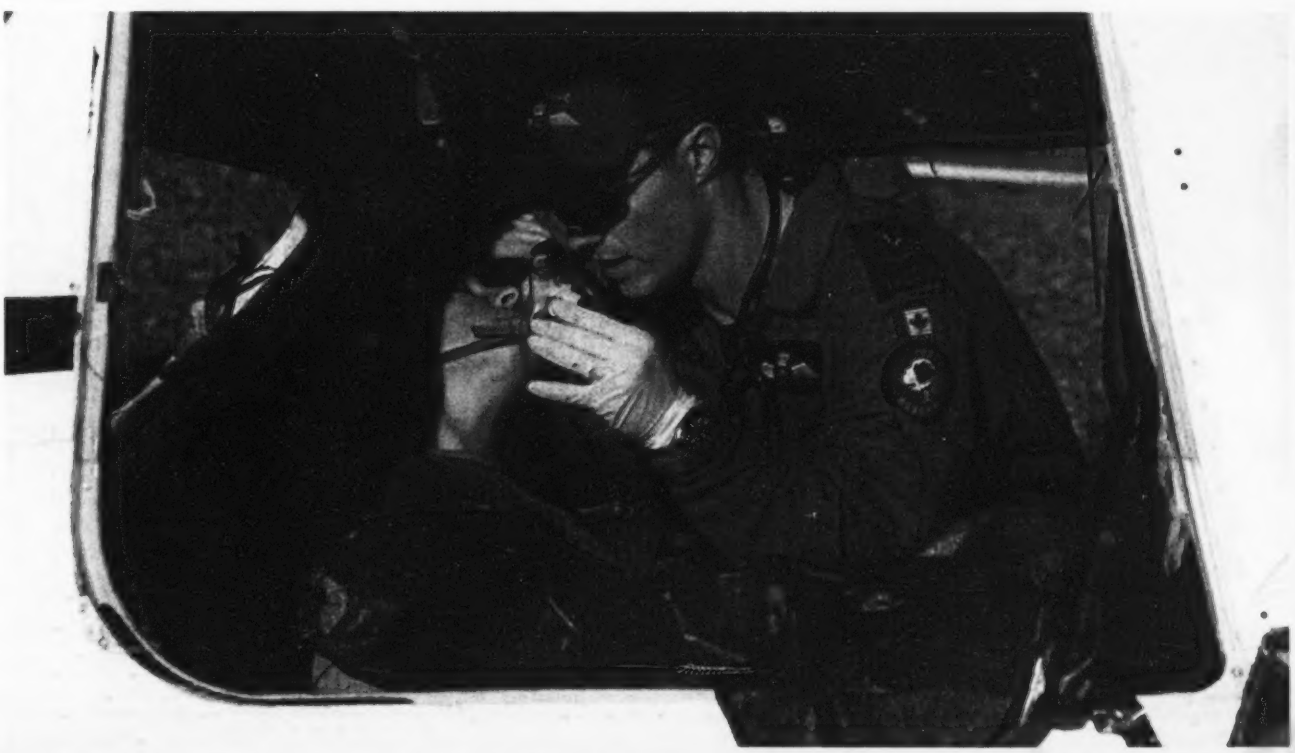
Gander, considérée comme une escadre « modeste », a rassemblé toutes ses ressources pour s'assurer que SAREX 2009 soit un succès. Un fort pourcentage de membres de l'Escadre était impliqué dans SAREX 2009 dans une position ou une autre, et cela a constitué un réel effort d'équipe et une grande expérience pour tous ceux qui y ont participé.

« Nous avons une petite équipe ici à la 9e Escadre Gander et beaucoup d'efforts ont été déployés par tous les membres afin de veiller à ce que SAREX connaisse un succès retentissant. Notre équipe a veillé à ce que tous les participants vivent une expérience sécuritaire et enrichissante », a commenté le Lieutenant-colonel Chris Conway, commandant de la 9e Escadre Gander, à la fin de SAREX 2009. ■

Le Capitaine Tony Sheppard est officier des affaires publiques de la Réserve à la 9e Escadre Gander.

MCpl Edward Vokey, technicien en R-S au 103e Escadron, administre des soins médicaux à une victime d'écrasement d'avion pendant l'épreuve médicale à Little Harbour sur le lac Gander.

***Photo courtoisie de :** Cplc Francois Verreault, SFC Leitrim, détachement de Gander*



Gagnants des épreuves lors de SAREX 2009

Par le Capitaine Tony Sheppard, 9e Escadre Gander

L'équipe de l'ACRSA de St. John's, T.-N.-L., accepte le Prix national d'excellence en R-S de l'ACRSA. De gauche à droite : Keith White (observateur), Dan Butler (navigateur), Major-General J.Y. (Yvan) Blondin (Commandant de la 1ère Division aérienne du Canada Winnipeg, MB) John Davidson (président national de l'ACRSA), Sharon Kenny (observateur), and Rick O'Neill (pilote).

***Photo courtoisie de :** Cplc Francois Verreault, SFC Leitrim, détachement de Gander*

Prix de l'esprit d'équipe – *Décerné à l'unité ayant manifesté le meilleur esprit de corps dans l'ensemble des phases de l'exercice :* remis à l'Escadron de soutien au combat – cette équipe était composée de membres du 417e Escadron de la 4e Escadre Cold Lake (Alberta), du 439e Escadron de la 3e Escadre Bagotville (Québec), et du 444e Escadron de la 5e Escadre Goose Bay (Terre-Neuve-et-Labrador), réunis pour le SAREX 2009.

Trophée de recherche et sauvetage – *Décerné à l'unité ayant remporté l'épreuve de recherche et sauvetage :* remis au 413e Escadron de la 14e Escadre Greenwood (Nouvelle-Écosse).

Trophée Allison – *Décerné à l'équipe ayant remporté l'épreuve de parachutisme de précision :* remis au 435e Escadron de la 17e Escadre Winnipeg (Manitoba).

Trophée Leslie L. Irvin – *Décerné à la personne ayant remporté l'épreuve de parachutisme :* remis au Cplc Carl Portman du 435e Escadron de la 17e Escadre Winnipeg (Manitoba).

Trophée Sullivan – *Décerné à l'équipe ayant remporté l'épreuve médicale :* remis au 424e Escadron de la 8e Escadre Trenton (Ontario).

Trophée Diamant – *Décerné à l'unité ayant obtenu le meilleur résultat général dans les cinq épreuves :* remis au 413e Escadron de la 14e Escadre Greenwood (Nouvelle-Écosse).

Prix du technicien en R-S de l'année – *Décerné au technicien en R-S élu meilleur technicien en recherche et sauvetage par l'Association du parachutisme de sauvetage :* remis au Sgt Morgan Biderman du 103e Escadron de recherche et sauvetage de la 9e Escadre Gander (Terre-Neuve-et-Labrador).

Prix national d'excellence en R-S de l'ACRSA – *Décerné à l'équipage de l'ACRSA ayant remporté l'épreuve de recherche et sauvetage :* ACRSA, St. John's (Terre-Neuve-et-Labrador).

Prix de compensation hélicoptère – *Décerné au militaire ayant obtenu le meilleur résultat à l'épreuve de compensation en pilotage d'hélicoptère :* remis au Caporal Chris Esser du 435e Escadron Winnipeg (Manitoba).

Trophée Cormorant – *Décerné à l'équipage d'hélicoptère ayant exécuté le sauvetage en hélicoptère le plus difficile de l'année :* remis au 442e Escadron de la 19e Escadre Comox (Colombie-Britannique).

Trophée de précision d'un aéronef à voilure tournante : remis au 442e Escadron de la 19e Escadre Comox (Colombie-Britannique).

Trophée de l'aéronef de la marine à voilure fixe : remis au 413e Escadron de la 14e Escadre Greenwood (Nouvelle-Écosse).

Trophée de la maintenance – *Décerné à l'équipe ayant remporté l'épreuve de maintenance :* remis au 413e Escadron de la 14e Escadre Greenwood (Nouvelle-Écosse). ■

Leçons apprises de l'acquisition d'un véhicule de sauvetage

Par Roland Hanel, SAR Global 1

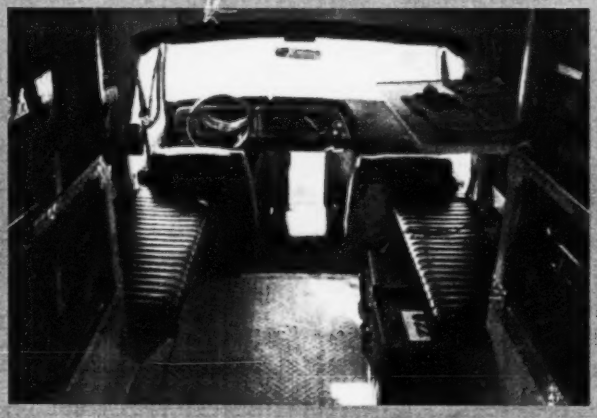
L'acquisition d'un premier véhicule représente une étape importante dans l'existence d'une équipe de bénévoles en recherche et sauvetage (R-S). Cela signifie qu'elle a atteint la masse critique en ce qui a trait à ses activités, à son personnel et à son financement. Il est évident qu'un seul véhicule ne peut pas combler tous les besoins d'une équipe de R-S. Il existe de nombreuses caractéristiques, options et configurations possibles. Il fallait donc faire des compromis.

Après 13 années d'activités dans l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec, *Search and Rescue Global 1* (SAR Global 1) a finalement fait l'acquisition de son premier véhicule. Pendant des années après la fondation de l'équipe en 1996, nous avons entreposé notre équipement dans le sous-sol de l'un de nos membres. Après quelque temps, l'équipe et ses finances avaient pris suffisamment d'expansion, ce qui nous a permis de louer un petit local d'entreposage. Aujourd'hui, SAR Global 1 compte 100 membres, accomplit en moyenne dix missions par année et organise des activités presque tous les jours de la semaine comme des séances de formation, des réunions, des collectes de fonds ou des présentations « Pour survivre, reste près d'un arbre ».

Avant l'achat de notre camion, lorsque survenait un incident, il fallait envoyer un convoi de véhicules privés au local d'entreposage, ce qui nous faisait perdre du temps précieux. Une fois arrivés sur les lieux, nous devions diriger les opérations à partir d'un véhicule de police (si disponible), du siège avant du camion de l'un des membres ou de notre tente. Il est évident que ces dispositions étaient loin d'être idéales.

La recherche d'un véhicule

Au bout de plusieurs années, nos recherches ont fini par porter fruit. Au cours de l'été 2009, un service d'incendie de la région mettait en vente deux camions diesel F350 Ford 1991, qui étaient auparavant utilisés pour transporter du matériel de sauvetage. En plus du conducteur et du copilote, les deux véhicules comptaient quatre sièges passagers, de l'espace pour se tenir debout, ainsi que des armoires de rangement internes et externes.



Les avantages de ce véhicule comprennent beaucoup d'espace de rangement et de la place pour six personnes.

Photo courtoisie de : *Roland Hanel*

Après mûre réflexion, nous avons déposé une offre pour les véhicules dans le cadre d'une vente aux enchères secrète et, par chance, nous avions soumis l'offre la plus élevée sur l'un d'eux, dépassant notre plus proche concurrent par seulement 150 $! Ainsi, du jour au lendemain, nous nous retrouvions engagés dans une relation à long terme avec un spécimen caractériel et capricieux de 18 ans!

En effet, notre nouvelle acquisition ne venait pas sans embarras : problèmes concernant l'immatriculation, retards de la compagnie d'assurance, besoins d'inspection, piles à plat, frais de réparation, adaptation du véhicule à nos besoins et nécessité primordiale de trouver une place de stationnement intérieur sont toutes des difficultés auxquelles nous avions à faire face. De plus, un autre défi qui exigera de la créativité et du travail nous attend : garder le matériel (radios, imprimantes, ordinateurs, etc.) au chaud et chargé. Vous savez, ce n'est pas pour rien que les entreprises qui possèdent des camions emploient des mécaniciens et du personnel pour s'occuper de ce genre de problèmes!

Les avantages du véhicule

Malgré tout, un véhicule offre bon nombre d'avantages. D'abord, il est toujours prêt à être utilisé sur court préavis. En ce qui nous concerne, notre camion offre plusieurs avantages particuliers, comme un grand nombre de compartiments intérieurs et extérieurs, de la place pour six personnes, ainsi que la possibilité de le convertir aisément en poste de commandement. De plus, notre équipement s'use moins rapidement puisque nous n'avons pas à charger et à décharger constamment le camion. Désormais, nous n'avons besoin que d'une personne et d'un véhicule pour transporter le matériel au lieu de notre ancien convoi. Grâce à cette acquisition, nous sommes maintenant en mesure d'intervenir de façon plus rapide, efficace et professionnelle qu'auparavant.

L'acquisition d'un véhicule comporte aussi des avantages intangibles comme l'impact positif sur le moral de l'équipe. En effet, cela prouve qu'il y a du progrès et que nos collectes de fonds n'ont pas été vaines. Et quoi de plus satisfaisant que d'entendre le vrombissement rauque d'un moteur diesel!

Le nouveau véhicule de SAR Global 1.
Photo courtoisie de : Roland Hanel

Le fait que nous soyons maintenant en mesure d'arriver rapidement sur les lieux d'un incident avec tout notre équipement et notre infrastructure logistique renforce l'image de professionnalisme de nos bénévoles en R-S. La visibilité de l'équipe s'en trouve aussi améliorée, ce qui devrait avoir un effet positif sur le recrutement, la recherche de commanditaires et la sensibilisation du public. Disposer d'un véhicule nous permettant d'accomplir nos tâches rapidement et efficacement ne peut qu'améliorer la perception du public, de la famille du disparu et des organismes responsables de l'attribution des missions à notre égard.

D'un autre côté, un camion d'une telle dimension ne s'apparente pas du tout à une automobile. D'abord, nous nous sommes aperçus qu'il fallait une plus grande expertise en électricité et en mécanique que nous le pensions. De plus, la visibilité étant limitée, il faut la collaboration de deux personnes pour reculer le véhicule de façon sécuritaire. Les coûts d'entretien et d'utilisation nécessiteront des ressources financières considérables, ce qui peut entraîner des retards dans certains autres projets. Il est également nécessaire de mettre sur pied des instructions permanentes d'opération, ainsi que des programmes d'entretien et de formation. Nous éprouvons aussi de la difficulté à trouver un espace de stationnement intérieur avec électricité à prix abordable. Sans cela, le véhicule sera vite enterré dans la neige et risque de ne pas démarrer en raison du froid.

L'acquisition d'un véhicule entraîne le besoin de se munir d'une base d'opérations ou d'autres capacités, ainsi que la nécessité d'obtenir un plus grand niveau d'engagement de la part des membres de l'équipe. Fort heureusement, nos membres possèdent un très large éventail d'habiletés, d'expériences, de connaissances et de contacts. S'il faut « tout un village pour élever un enfant », alors il faut assurément toute une équipe pour s'occuper d'un camion !

Leçons importantes

Bien que le véhicule nous appartienne depuis peu, nous avons tout de même retenu quelques leçons importantes :

- le véhicule exigera plus de temps et de dépenses que nous le pensions;
- il est important de nouer des relations avec une entreprise de réparation de camions offrant un service complet;
- des essais sur le terrain doivent être faits avant d'apporter des modifications au véhicule;
- les pièces d'équipement importantes doivent être installées de façon à pouvoir être facilement désinstallées;
- on a jamais assez d'espace de rangement;
- disposer d'une carte prépayée pour l'essence simplifie la comptabilité;
- les statuts constitutifs de l'équipe sont nécessaires pour procéder au transfert de la propriété du véhicule;
- une formation de conducteur doit être mise sur pied : la conduite d'un camion est différente de celle d'une minifourgonnette familiale.

Jusqu'à maintenant, tout indique que l'équipe SAR Global 1 a pris la bonne décision en achetant le véhicule, comme en fait foi son utilité lors d'opérations de recherche et lors d'autres événements. À long terme, seul l'avenir nous dira si nous sortirons gagnants de cette relation. Si vous songez à emprunter le même « chemin » que nous, nous serions heureux de vous donner plus de détails sur notre expérience. Vous pouvez communiquer avec nous par courriel à l'adresse operations@sarglobal1.ca. ■

Roland Hanel occupe les fonctions de commandant des recherches et de chef des opérations au sein de SAR Global 1, de la région d'Ottawa-Gatineau. En 2008, Roland s'est vu décerner un Certificat de mérite par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage pour sa contribution à la recherche et au sauvetage au Canada. Avocat de formation, il travaille maintenant pour Sécurité publique Canada où il est responsable de la gestion des urgences.

Leçons apprises de l'acquisition d'un véhicule de sauvetage

Par Roland Hanel, SAR Global 1

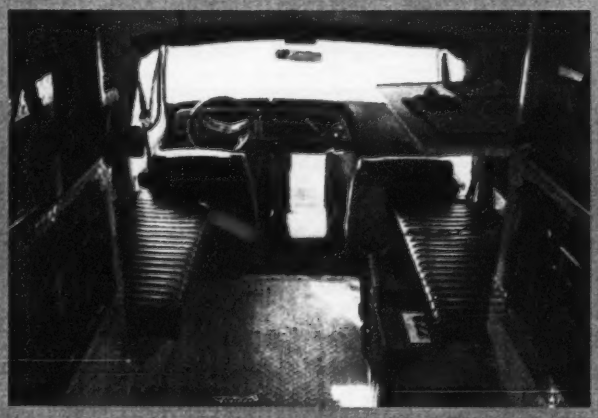
L'acquisition d'un premier véhicule représente une étape importante dans l'existence d'une équipe de bénévoles en recherche et sauvetage (R-S). Cela signifie qu'elle a atteint la masse critique en ce qui a trait à ses activités, à son personnel et à son financement. Il est évident qu'un seul véhicule ne peut pas combler tous les besoins d'une équipe de R-S. Il existe de nombreuses caractéristiques, options et configurations possibles. Il fallait donc faire des compromis.

Après 13 années d'activités dans l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec, *Search and Rescue Global 1* (SAR Global 1) a finalement fait l'acquisition de son premier véhicule. Pendant des années après la fondation de l'équipe en 1996, nous avons entreposé notre équipement dans le sous-sol de l'un de nos membres. Après quelque temps, l'équipe et ses finances avaient pris suffisamment d'expansion, ce qui nous a permis de louer un petit local d'entreposage. Aujourd'hui, SAR Global 1 compte 100 membres, accomplit en moyenne dix missions par année et organise des activités presque tous les jours de la semaine comme des séances de formation, des réunions, des collectes de fonds ou des présentations « Pour survivre, reste près d'un arbre ».

Avant l'achat de notre camion, lorsque survenait un incident, il fallait envoyer un convoi de véhicules privés au local d'entreposage, ce qui nous faisait perdre du temps précieux. Une fois arrivés sur les lieux, nous devions diriger les opérations à partir d'un véhicule de police (si disponible), du siège avant du camion de l'un des membres ou de notre tente. Il est évident que ces dispositions étaient loin d'être idéales.

La recherche d'un véhicule

Au bout de plusieurs années, nos recherches ont fini par porter fruit. Au cours de l'été 2009, un service d'incendie de la région mettait en vente deux camions diesel F350 Ford 1991, qui étaient auparavant utilisés pour transporter du matériel de sauvetage. En plus du conducteur et du copilote, les deux véhicules comptaient quatre sièges passagers, de l'espace pour se tenir debout, ainsi que des armoires de rangement internes et externes.



Les avantages de ce véhicule comprennent beaucoup d'espace de rangement et de la place pour six personnes.

Photo courtoisie de : Roland Hanel

Après mûre réflexion, nous avons déposé une offre pour les véhicules dans le cadre d'une vente aux enchères secrète et, par chance, nous avions soumis l'offre la plus élevée sur l'un d'eux, dépassant notre plus proche concurrent par seulement 150 $! Ainsi, du jour au lendemain, nous nous retrouvions engagés dans une relation à long terme avec un spécimen caractériel et capricieux de 18 ans!

En effet, notre nouvelle acquisition ne venait pas sans embarras : problèmes concernant l'immatriculation, retards de la compagnie d'assurance, besoins d'inspection, piles à plat, frais de réparation, adaptation du véhicule à nos besoins et nécessité primordiale de trouver une place de stationnement intérieur sont toutes des difficultés auxquelles nous avions à faire face. De plus, un autre défi qui exigera de la créativité et du travail nous attend : garder le matériel (radios, imprimantes, ordinateurs, etc.) au chaud et chargé. Vous savez, ce n'est pas pour rien que les entreprises qui possèdent des camions emploient des mécaniciens et du personnel pour s'occuper de ce genre de problèmes!

Les avantages du véhicule

Malgré tout, un véhicule offre bon nombre d'avantages. D'abord, il est toujours prêt à être utilisé sur court préavis. En ce qui nous concerne, notre camion offre plusieurs avantages particuliers, comme un grand nombre de compartiments intérieurs et extérieurs, de la place pour six personnes, ainsi que la possibilité de le convertir aisément en poste de commandement. De plus, notre équipement s'use moins rapidement puisque nous n'avons pas à charger et à décharger constamment le camion. Désormais, nous n'avons besoin que d'une personne et d'un véhicule pour transporter le matériel au lieu de notre ancien convoi. Grâce à cette acquisition, nous sommes maintenant en mesure d'intervenir de façon plus rapide, efficace et professionnelle qu'auparavant.

L'acquisition d'un véhicule comporte aussi des avantages intangibles comme l'impact positif sur le moral de l'équipe. En effet, cela prouve qu'il y a du progrès et que nos collectes de fonds n'ont pas été vaines. Et quoi de plus satisfaisant que d'entendre le vrombissement rauque d'un moteur diesel!

Le nouveau véhicule de SAR Global 1.
Photo courtoisie de : Roland Hanel

Le fait que nous soyons maintenant en mesure d'arriver rapidement sur les lieux d'un incident avec tout notre équipement et notre infrastructure logistique renforce l'image de professionnalisme de nos bénévoles en R-S. La visibilité de l'équipe s'en trouve aussi améliorée, ce qui devrait avoir un effet positif sur le recrutement, la recherche de commanditaires et la sensibilisation du public. Disposer d'un véhicule nous permettant d'accomplir nos tâches rapidement et efficacement ne peut qu'améliorer la perception du public, de la famille du disparu et des organismes responsables de l'attribution des missions à notre égard.

D'un autre côté, un camion d'une telle dimension ne s'apparente pas du tout à une automobile. D'abord, nous nous sommes aperçus qu'il fallait une plus grande expertise en électricité et en mécanique que nous le pensions. De plus, la visibilité étant limitée, il faut la collaboration de deux personnes pour reculer le véhicule de façon sécuritaire. Les coûts d'entretien et d'utilisation nécessiteront des ressources financières considérables, ce qui peut entraîner des retards dans certains autres projets. Il est également nécessaire de mettre sur pied des instructions permanentes d'opération, ainsi que des programmes d'entretien et de formation. Nous éprouvons aussi de la difficulté à trouver un espace de stationnement intérieur avec électricité à prix abordable. Sans cela, le véhicule sera vite enterré dans la neige et risque de ne pas démarrer en raison du froid.

L'acquisition d'un véhicule entraîne le besoin de se munir d'une base d'opérations ou d'autres capacités, ainsi que la nécessité d'obtenir un plus grand niveau d'engagement de la part des membres de l'équipe. Fort heureusement, nos membres possèdent un très large éventail d'habiletés, d'expériences, de connaissances et de contacts. S'il faut « tout un village pour élever un enfant », alors il faut assurément toute une équipe pour s'occuper d'un camion!

Leçons importantes

Bien que le véhicule nous appartienne depuis peu, nous avons tout de même retenu quelques leçons importantes :

- le véhicule exigera plus de temps et de dépenses que nous le pensions;
- il est important de nouer des relations avec une entreprise de réparation de camions offrant un service complet;
- des essais sur le terrain doivent être faits avant d'apporter des modifications au véhicule;
- les pièces d'équipement importantes doivent être installées de façon à pouvoir être facilement désinstallées;
- on a jamais assez d'espace de rangement;
- disposer d'une carte prépayée pour l'essence simplifie la comptabilité;
- les statuts constitutifs de l'équipe sont nécessaires pour procéder au transfert de la propriété du véhicule;
- une formation de conducteur doit être mise sur pied : la conduite d'un camion est différente de celle d'une minifourgonnette familiale.

Jusqu'à maintenant, tout indique que l'équipe SAR Global 1 a pris la bonne décision en achetant le véhicule, comme en fait foi son utilité lors d'opérations de recherche et lors d'autres événements. À long terme, seul l'avenir nous dira si nous sortirons gagnants de cette relation. Si vous songez à emprunter le même « chemin » que nous, nous serions heureux de vous donner plus de détails sur notre expérience. Vous pouvez communiquer avec nous par courriel à l'adresse operations@sarglobal1.ca. ■

Roland Hanel occupe les fonctions de commandant des recherches et de chef des opérations au sein de SAR Global 1, de la région d'Ottawa-Gatineau. En 2008, Roland s'est vu décerner un Certificat de mérite par le Secrétariat national de recherche et de sauvetage pour sa contribution à la recherche et au sauvetage au Canada. Avocat de formation, il travaille maintenant pour Sécurité publique Canada où il est responsable de la gestion des urgences.

En vedette : Association bénévole de R-S – l'ACRSA des T.N.-O.

Par David Taylor, ACRSA des Territoires du Nord-Ouest

L'unité de l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens (ACRSA) des Territoires du Nord-Ouest (T.N.-O.) a été créée aux environs de 1989 et est membre de l'organisme national ACRSA. L'ACRSA a pour but de canaliser les efforts des aviateurs de la communauté de l'aviation générale qui désirent aider à la recherche et au sauvetage (R-S) lorsqu'un avion disparaît. De nombreuses politiques et attentes de l'organisme rejoignent ces paramètres.

Dans les T.N.-O., nous avons actuellement environ 130 membres avec des zones à Fort Smith, Hay River, Yellowknife, Norman Wells et Inuvik. Yellowknife constitue la plus grande communauté, mais elle est néanmoins représentative de l'environnement difficile auquel est confronté un organisme national de R-S dans le Nord. Il existe une toute petite communauté de l'aviation générale et l'effectif de l'ACRSA est essentiellement composé de personnes mobiles en âge de travailler. Par exemple, presque 50 pour cent des 35 membres de Yellowknife sont composés de personnes qui sont membres de l'organisme depuis moins de deux ans, et les deux tiers de l'effectif sont âgés de moins de 50 ans. Nous n'avons qu'un seul pilote bénévole avec un avion; par conséquent, il est difficile de conserver un groupe de personnes formées et capables d'intervenir.

Exercices

À Yellowknife, la plupart de nos exercices consistent en des groupes de quatre ou cinq personnes faisant un ou deux vols lors d'une soirée ou d'une fin de semaine. C'est une caractéristique que partagent les autres exercices de zone de l'ACRSA des T.N.-O. et qui est représentative de ce qui se déroule lors d'un appel initial pour un avion de recherche.

Un équipage prépare un aéronef pour un vol de recherche.

***Photo courtoisie de :** Janet Pound*

Au cours de la fin de semaine des 15 et 16 août 2009, Yellowknife a accueilli l'exercice de recherche et sauvetage de l'Ouest canadien de l'ACRSA (WC SAREX). C'est un exercice qui a lieu une fois par an et qui rassemble des participants des territoires et des provinces de l'Ouest. Le WC SAREX était composé de 13 avions de l'ACRSA et d'environ 100 personnes pour un exercice d'une journée. Quatre-vingt-dix de ces personnes provenaient de l'extérieur de Yellowknife. C'était seulement la deuxième fois que Yellowknife était hôte de cet exercice.

Le WC SAREX a été organisé afin de présenter le déroulement d'une recherche majeure. Une recherche majeure a lieu lorsque la personne disparue n'est pas localisée en dedans d'un jour environ et que l'on doit faire appel à des ressources provenant d'autres régions. Avec la participation de tant de personnes et d'avions sur une période si courte, les exigences pour la coordination des équipes de R-S sont beaucoup plus élevées qu'elles ne le sont quand il ne s'agit que d'une équipe et d'un avion. Afin de donner le maximum de visibilité à ce défi, une rotation de l'équipe du quartier général de recherche a eu lieu tout au long de la journée, ce qui a permis à environ 25 personnes de faire l'expérience d'un ou plus des six différents rôles au sein du quartier général.

Malgré l'environnement difficile, on demande rarement à l'ACRSA des T.N.-O. d'effectuer des recherches pour des avions disparus. De loin, la plupart de nos demandes de recherche proviennent de la GRC afin que nous les aidions à retrouver des plaisanciers et des motoneigistes. Pour cet exercice, nous avons invité nos collègues de R-S, notamment la Garde côtière auxiliaire canadienne (GCAC), *Yellowknife Search and Rescue* et la GRC à participer en tant que cibles. Des amis et d'autres aviateurs constituaient des cibles supplémentaires.

Lors d'une recherche réelle, une description de cible est fournie et tout le monde survole une zone afin de couvrir la localisation probable de la personne disparue. Pour le WC SAREX, nous avons eu neuf recherches indépendantes dispersées dans toutes les directions autour de Yellowknife. Les cibles comprenaient des plaisanciers, des canoéistes, des campeurs, des avions et des émetteurs de localisation d'urgence de l'aviation. Bien que la disposition des cibles de cette manière complique le processus de planification, cela permet de disposer d'une cible vivante dans la plupart des zones

de recherche et de fournir un exemple réaliste de l'environnement de recherche multi-agences habituel dans lequel nous évoluons. C'est aussi très bien perçu par les équipes de recherche.

Le défi de la communication

La communication entre les organismes représente souvent un défi. Afin d'aborder ce problème, l'ACRSA possède des radios couramment utilisées par les autres organismes. À Yellowknife, nous possédons une radio Kenwood qui est utilisée par les équipes de R-S au sol et la GRC. Nous possédons une radio maritime nous permettant de parler à la GCAC et aux bateaux sur le Grand lac des Esclaves. Nous possédons aussi des téléphones cellulaires et satellites afin de communiquer avec les coordonnateurs de recherche. Chacun de ces appareils peut être raccordé à nos casques d'aviation, ce qui élimine les interférences de l'avion. Les navires de la Garde côtière et de la GCAC possèdent des radios d'aviation VHF leur permettant de communiquer avec l'ACRSA et les avions de recherche militaires.

Ce dispositif confère une flexibilité maximale aux communications entre les organismes. Pour cet exercice, chaque cible a indiqué quelle radio elle possédait et l'équipage d'aéronef a été informé qu'il devait essayer de communiquer avec la cible après l'avoir localisée. Il s'agissait de simuler un besoin de communiquer avec un organisme collaborateur lorsque la cible est localisée.

Programme « Search HQ »

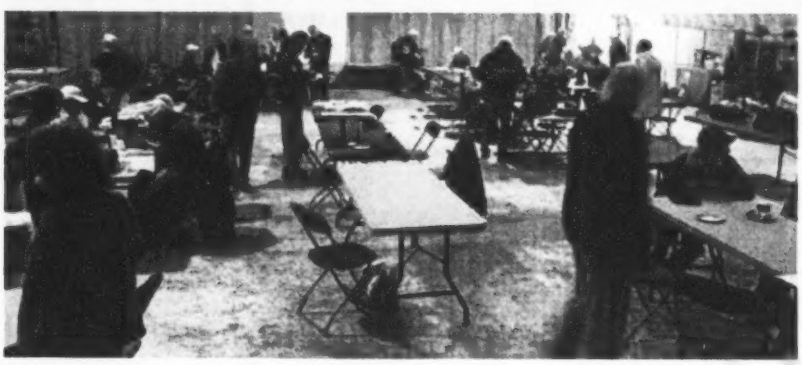
L'ACRSA a accès au programme d'ordinateur « Search HQ » qui a été développé par un membre de l'ACRSA. Ce programme peut être utilisé pour déterminer des missions de recherche dans OziExplorer, un programme de série bon marché permettant de visualiser des cartes et de programmer un système de positionnement global (GPS). En associant ces deux logiciels, il est possible de générer un circuit de recherche, de programmer un GPS et d'imprimer une carte où apparait le circuit de recherche. Bien que cette technologie existe depuis un certain temps, elle n'est pas utilisée par toutes les zones de l'ACRSA.

Au cours du WC SAREX, toutes les missions de recherche ont été préparées à l'aide d'OziExplorer et de « Search HQ », et il était possible de les télécharger vers un GPS. Au début de la journée, tous les GPS ont été programmés avec tous les circuits de recherche. Cela permet non seulement d'avoir un parcours beaucoup plus précis, mais de fournir aussi de nombreux avantages quant à la sécurité des vols. Étant donné que l'itinéraire est visible sur le GPS, le navigateur peut facilement et rapidement détecter si une erreur de navigation le fait dévier de sa route. Les zones de recherche se situaient toutes à proximité de Yellowknife, ce qui entraine de nombreux points d'intersection lorsque les aéronefs évoluaient entre des zones de recherche rapprochées. Afin d'aider à diminuer les risques de conflits entre les aéronefs en transit et les avions de recherche, les circuits de recherche du GPS comportaient des étapes de transit.

Plusieurs navigateurs ont indiqué que cela était leur première occasion de voler avec un GPS préprogrammé. Puisque tous les GPS avaient été préprogrammés au début de la journée avec tous les circuits, il n'a pas été nécessaire de programmer une zone de recherche particulière avant chaque vol. En cas de recherche réelle, il serait aussi très facile d'attribuer une nouvelle zone de recherche à une équipe.

Selon les dires de tous, le WC SAREX a été un succès. Il y avait 11 participants originaires des T.N.-O. mais de l'extérieur de Yellowknife, cinq du Nunavut et autant du Yukon, le reste provenant des quatre provinces de l'Ouest. L'exercice était planifié pour être un événement d'une journée; mais avec l'arrivée de plusieurs équipes le jeudi soir, deux vols ont été effectués le vendredi après-midi. Le samedi, il y a eu 31 vols de plus pour un total de 54 heures de vol. Chacun a eu amplement l'occasion de travailler à un poste de quartier général de recherche et de participer à un vol. Le dimanche, 12 personnes ont aussi eu l'occasion de suivre une formation d'observateur dans le C130 *Hercules* du 435e Escadron de transport et sauvetage qui est arrivé samedi après-midi.

Le WC SAREX a donné aux équipes du Nord un bon exemple de la complexité du travail dans le cadre d'une recherche majeure. Toutes les équipes ont été exposées aux techniques et aux outils utilisés par les membres de l'ACRSA d'autres provinces de l'Ouest. Tout le monde a eu largement l'occasion d'apprendre quelque chose de nouveau. Si l'on tient compte des commentaires émis après l'exercice, on s'entend généralement pour dire que l'équipe de Yellowknife a fait un travail fantastique en ce qui concerne l'organisation de l'événement et a fourni une excellente occasion d'entraînement dans un environnement sécuritaire et agréable. L'évènement a été couvert par les radios locales et la presse écrite en français et en anglais, ainsi que la télévision anglaise. ■



Pendant WC SAREX, des équipages se préparaient dans le hangar pour des vols le samedi matin.

Photo courtoisie de : *Fred van Driel*

David Taylor est membre de l'ACRSA depuis 1991 et commandant de zone de Yellowknife et agent de formation des T.N.-O. depuis l'an 2000. Il a participé à des exercices, ainsi qu'à des réunions stratégiques et de planification en R-S dans le Nord et a reçu un Certificat de mérite de la part du Secrétariat national de recherche et de sauvetage en 2001.

Comment minimiser

l'impact des fausses alertes émises par des émetteurs de localisation d'urgence (ELT)

Par Carole Smith, SNRS

Toutes les fausses alertes provenant d'ELT nuisent à l'efficacité du système de recherche et sauvetage canadien, mais avant tout, elles peuvent mobiliser des ressources qui permettraient de répondre rapidement à un signal de détresse légitime émis par un aéronef. En outre, les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne et les spécialistes de l'information de vols qui captent le signal d'une ELT émettant sur 121,5 MHz doivent délaisser leurs propres priorités pour transmettre ces alertes aux autorités de sauvetage.

En respectant quelques règles de base, les propriétaires d'aéronefs, les exploitants et les spécialistes de la maintenance peuvent aider à réduire le nombre de fausses alertes provenant d'ELT. Après tout, la recherche et le sauvetage constituent une responsabilité partagée.

ELT émettant sur 406 MHz

Un ELT dont la fréquence primaire est réglée sur 406 MHz émet un signal numérique en salves d'une demi-seconde toutes les 50 secondes. Ce signal codé est capté par les satellites COSPAS-SARSAT, et est transmis automatiquement aux autorités de recherche et sauvetage. Ce code unique fait par la suite l'objet d'un recoupement avec l'information essentielle sur l'aéronef en détresse comprise dans le Registre des balises de détresse.

Il est important de noter que tous les ELT réglés sur 406 MHz émettent également un signal de radioralliement analogique continu sur la fréquence 121,5 MHz. Bien que ce dernier ne soit désormais plus capté par les satellites, il est utilisé par l'aéronef ainsi que l'équipe au sol de recherches et de sauvetage pour parcourir la dernière étape menant au lieu de l'accident, surtout lorsque la visibilité est réduite à cause de précipitations, du terrain, de la végétation ou de l'obscurité.

Les mesures suivantes peuvent aider à réduire les fausses alertes provenant d'ELT émettant sur 406 MHz :

- Enregistrez votre ELT 406 MHz à l'aide du Système canadien d'enregistrement de balises, comme cela est exigé par le *Règlement de l'aviation canadien* (RAC). Il est possible de le faire sans frais et en ligne à www.registrecanadiendesbalises.forces.gc.ca, par téléphone au 1-877-406-SOS1 (7671), ou par télécopie pour l'envoi du formulaire d'enregistrement complété au 1-877-406-FAX8 (3298). Il est recommandé de procéder à cet enregistrement *avant même d'installer l'ELT*; ainsi, advenant le déclenchement accidentel de l'ELT 406 MHz pendant son installation, il sera plus facile d'évaluer la situation s'il est possible de joindre la personne-ressource.
- Procédez régulièrement à des vérifications d'état de marche des ELT émettant sur 406 MHz, conformément aux instructions du fabricant, puisque chaque modèle fait l'objet de méthodes d'essai différentes. Considérez inclure ce protocole dans vos listes de vérification des opérations, s'il y a lieu. La documentation du fabricant comprendra également des renseignements sur la fréquence des vérifications recommandées afin de maximiser le rendement des piles de l'appareil.
- Des essais de fonctionnement menés régulièrement sur les ELT qui, en plus d'émettre sur 406 MHz, émettent également un signal de radioralliement sur 121,5 MHZ, ne devraient être faits que dans les cinq premières minutes de chaque heure UTC et ce, pendant cinq secondes au maximum.
- S'il est émis pendant cinq secondes ou plus, le signal numérique d'un ELT 406 MHz sera capté par les satellites de recherche et sauvetage, et sera perçu comme un signal de détresse. Si une telle erreur se produit, communiquez avec le Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) en composant le 1-800-211-8107. Le personnel de ce centre vous en sera reconnaissant. Le déclenchement par inadvertance de ce signal n'entraîne aucuns frais ou aucune amende.
- Gardez à jour l'information dans le Registre des balises de détresse. Si votre personne-ressource en cas d'urgence ou vous-même déménagez, si vous achetez un aéronef, vendez le vôtre ou en modifiez considérablement l'apparence (nouvelles couleurs, flotteurs remplacés par des roues, etc.), veillez à mettre votre dossier à jour. Il est important de le faire puisque, si l'aéronef est vendu et que l'enregistrement de l'ELT 406 MHZ n'est pas mis à jour, en cas de déclenchement du signal, c'est l'ancien propriétaire qui recevra l'appel. La confusion créée par une telle situation risquerait de compromettre les efforts de sauvetage. Il serait également sage de mettre votre dossier à jour lorsque l'ELT est enlevé de l'aéronef à des fins de recertification ou de remisage pour une période de temps prolongée.

ELT émettant sur 121,5 MHz

Depuis le 1er février 2009, les signaux provenant d'ELT fonctionnant sur une fréquence principale de 121,5 MHz

(et/ou de 243 MHz) ne sont plus captés par les satellites de recherche et sauvetage. Cependant, la fréquence 121,5 MHz continue d'être surveillée par les tours de contrôle de la circulation aérienne (ATC) et les stations d'information de vol (FSS) pendant les heures d'ouverture, ainsi que par certains aéronefs. Les signaux d'ELT 121,5 MHz sont rapportés aux autorités de recherche et sauvetage comme étant une transmission de message de détresse.

Les mesures suivantes peuvent aider à réduire les fausses alertes provenant d'ELT 121,5 MHz :

- N'effectuez des essais de fonctionnement de votre ELT 121,5 MHz que dans les cinq premières minutes de chaque heure UTC et pendant cinq secondes au maximum.
- Communiquez avec le Centre de coordination des opérations de sauvetage le plus près de vous en cas de déclenchement accidentel de votre ELT 121,5 MHz, et précisez l'endroit, l'heure et la durée relatifs à cette transmission involontaire, si vous détenez cette information. Le déclenchement par inadvertance de ce signal n'entraîne aucuns frais ou aucune amende, et le contrôleur en matière de sauvetage pourra concentrer ses efforts sur un autre aéronef vraiment en détresse.

Avis important sur la mise au rebut des ELT :

De plus en plus d'ELT 121,5 MHz sont remplacés à bord des aéronefs par des unités 406 MHz. Le cas échéant, il faut s'assurer que les ELT 121,5 MHz soient désactivés, leurs piles retirées et leurs composantes électroniques mises hors service. Plusieurs recherches inutiles se sont terminées dans des dépotoirs tout simplement parce qu'un émetteur de localisation n'avait pas été désactivé avant d'être jeté. Dans d'autres cas, des ELT ou d'autres types de balises de détresse ont été activées après avoir été découvertes dans la maison ou l'atelier par des enfants curieux.

Système canadien d'enregistrement de balises :
www.registrecanadiendebalises.gc.ca
Tél. : 1-877-406-SOS1 (7671)
Téléc. : 1-877-406-FAX8 (3298)

Centre canadien de contrôle des missions (CCCM) (Signaux captés par COSPAS-SARSAT) :
CCCM de Trenton : 1-800-211-8107

Centre de coordination des opérations de sauvetage (CCOS) :
CCOS de Victoria : 1-800-567-5111 (C.-B. et YK seulement) ou +1-250-363-2333

CCOS de Trenton : 1-800-267-7270 (partout au Canada) ou +1-613-965-3870

CCOS d'Halifax : 1-800-565-1582 (l'Est du Québec et le Canada atlantique seulement) ou +1-902-427-8200

Essai du dispositif SPOT

Un essai sur le terrain démontre que le dispositif SPOT fonctionne bien lorsqu'on comprend ses limites.

Par Langley R. Muir, Ph. D. / Kitplanes

L'idée semble vraiment bonne : un petit dispositif qui permet à l'utilisateur de communiquer avec son domicile ou avec un service d'urgence à partir d'endroits où la téléphonie cellulaire ne fonctionne pas. L'appareil est beaucoup plus abordable qu'un téléphone satellite et plus souple qu'une balise de localisation personnelle. Le dispositif de messagerie par satellite SPOT est un produit remarquable qui devrait se tailler une part importante du marché des amateurs de plein air. L'entreprise recourt à un marketing accrocheur et soutient que son produit convient à toute personne qui s'éloigne de son domicile. Le dispositif est offert à la vente dans la plupart des boutiques de plein air et même dans les pharmacies *London Drugs*.

J'ai récemment eu la chance de faire de nombreux essais sur le dispositif dans diverses situations. Mes essais démontrent que, bien que la publicité soit vraie, le dispositif SPOT ne fonctionne pas aussi bien, en pratique, qu'un utilisateur imprudent pourrait le croire. Dans certains cas, il peut même être pire d'utiliser le dispositif que de ne rien utiliser. Par contre, si l'utilisateur connaît et accepte les limites de son dispositif, celui-ci peut lui être très utile. D'autres essais indépendants, y compris ceux publiés sur les sites Web de CNET et de USA Today, tendent à appuyer mes constatations. Mes essais ont eu lieu dans de petits avions et des automobiles, lors de randonnées pédestres, de journées de ski et de sorties en canot en Ontario, au Québec, en Alberta et en Colombie-Britannique.

Si le dispositif SPOT fonctionnait à la perfection et serait fiable, il profiterait de l'immense marché des aviateurs, des navigateurs de plaisance, des automobilistes et de tout amateur de plein air. Le problème est lié à la fiabilité du dispositif. Si l'utilisateur est confronté à une situation

préoccupante et qu'il compte sur le dispositif pour alerter les services d'urgence, ce dispositif doit absolument fonctionner. Autrement, l'utilisateur risque de croire que l'appareil fonctionne et il pourrait alors attendre les secours au lieu de s'efforcer de s'en tirer par ses propres moyens. Avec de l'expérience, l'utilisateur peut avoir une bonne idée si quelqu'un peut recevoir les messages qu'il envoie, mais il pourrait aussi bien se laisser induire en erreur. Aucune fonction ne confirme que quelqu'un a reçu le message. En outre, si les messages de suivi cessent soudainement en raison de problèmes de transmission pendant que l'utilisateur est loin dans la nature, ceux qui le suivent pourraient lancer des opérations de recherche et de sauvetage (R-S) totalement inutiles.

Le dispositif de messagerie par satellite SPOT.
***Photo courtoisie de :** Langley R. Muir*

Fonctionnement

Le dispositif SPOT est un petit appareil de couleur orange clair doté d'un récepteur GPS, d'un émetteur radio de faible puissance dans la bande L, de quatre boutons et de quatre DÉL. Il fonctionne pendant une longue période avec deux piles AA au lithium.

Une fois que l'utilisateur s'est inscrit, a payé les frais d'abonnement, et a mis l'appareil en fonction, il est en mesure d'envoyer un message pour dire que tout va bien (OK), un message pré-programmé (en général, une sorte d'appel à l'aide non urgent) ou un message aux services 911. On peut suivre sa progression au moyen d'un message envoyé à environ toutes les 10 minutes. Les messages OK et d'aide peuvent se rendre à un maximum de cinq adresses de courriel différentes. Le message de suivi est enregistré pendant 30 jours dans un fichier accessible sur Internet et téléchargeable. Le message 911 est envoyé aux adresses de courriel et au centre d'intervention du dispositif SPOT qui alerte aussitôt les centres pertinents de R-S afin de déclencher des opérations. Tous les messages affichent l'heure et la position GPS. Ils ont aussi un hyperlien vers *Google Maps* qui affiche la position de l'appareil. Le dispositif est extrêmement robuste, flotte et pourrait résister à une chute vertigineuse. Actuellement, le prix d'un dispositif est de 169,99 $US, le service d'un an est de 99,00 $US et la fonction de suivi coûte 49,99 $US par année. Il est également possible d'obtenir une assurance sauvetage de 100 000 $US pour 7,95 $US par année.

Lorsqu'il est mis en fonction, le dispositif se place sur le réseau normal de satellites GPS pour obtenir l'heure et la position. Même si le manuel indique que le voyant ON/OFF clignote lorsque le dispositif est sur le réseau GPS, le voyant indique tout simplement que le dispositif tente de le joindre. Lorsque j'ai mis l'appareil en fonction à l'intérieur d'une pièce blindée, dans laquelle aucun signal électromagnétique ne peut pénétrer, le voyant clignotait tout de même. Selon le représentant canadien, le dispositif acquiert un signal GPS seulement lorsqu'il est sur le point d'envoyer un message, ce qui aide à préserver les piles. Il n'y a aucune indication sur la puissance du signal, des satellites captés ou de la position réelle, et l'utilisateur ne sait absolument pas si l'appareil a capté un signal GPS. Lorsque l'utilisateur envoie un message d'urgence avant que le dispositif ait capté un signal GPS, le dispositif envoie tout de même le message – sans toutefois faire état de la position.

Le dispositif SPOT envoie aussi le signal pertinent au réseau de satellites Globalstar, qui le transmet à une station au sol Globalstar où le message est traité et acheminé par le réseau téléphonique public et Internet.

Les utilisateurs d'un récepteur GPS portable ou d'un émetteur radio savent qu'il y a des problèmes de réception et d'émission en l'absence de toute ligne directe entre l'émetteur et le récepteur. Diverses situations peuvent facilement perturber le signal, comme se trouver derrière des buissons épais, dans le creux d'une vallée, sous terre, dans un immeuble ou dans un véhicule. Un orage peut aussi perturber le signal. Ces dernières années, la conception des antennes et des processeurs de signaux a fait l'objet de nombreuses améliorations, mais à la mise en fonction du dispositif SPOT, aucune indication ne confirme que l'appareil traite réellement un signal. Aucune fonction ne garantit également qu'une station au sol ait bel et bien reçu le signal émis.

Réseau de satellites

En 1992, Globalstar amorçait le lancement de satellites. Après de nombreux essais et déboires, les activités commerciales débutaient en février 2000. Il y avait alors 48 satellites en fonction et quatre autres en réserve. Les premiers essais ont démontré un excellent service sur le réseau téléphonique, mais les amplificateurs duplex de la bande S ont commencé à se détériorer gravement en 2005.

En 2006, Globalstar annonçait une seconde génération de satellites afin de résoudre les problèmes du réseau téléphonique duplex. Ces satellites devraient demeurer en fonction jusqu'en 2025. Dans sa présentation à la *Security and Exchange Commission* en 2007, l'entreprise prévoyait la perte presque complète du service vocal à un moment ou à un autre en 2008, et diverses solutions techniques en cours en permettraient le rétablissement pour 2009. Toutefois, le dispositif SPOT utilise seulement la bande L en simplex qui ne présente aucun problème.

Le réseau de la bande L sert régulièrement à toutes sortes de dispositifs de suivi des biens, comme dans l'industrie du transport où il n'y a en général aucun problème de visibilité. Toutefois, il s'agit d'un réseau en mode simplex, c'est-à-dire que les signaux voyagent dans une seule direction. Il serait tout à fait impossible de modifier à bon marché la conception du dispositif SPOT pour lui permettre d'obtenir des signaux de confirmation de l'envoi et de la réceptiond'un message.

Contrairement au réseau téléphonique Iridium, qui achemine un signal de satellite en satellite jusqu'à sa transmission à une station au sol, Globalstar utilise la technologie dite du

« tuyau plié », c'est-à-dire que l'expéditeur doit avoir une ligne de visée directe avec le satellite, et le satellite doit en avoir une avec la station au sol pour permettre la transmission d'un signal. Le réseau de satellites Globalstar couvre la Terre approximativement jusqu'à la latitude 68° N. Il n'y a donc aucune couverture dans l'Arctique (ni en Afrique et en mer en raison de l'absence de stations au sol), et il n'y en aura pas. Si l'utilisateur connaît sa position approximative, il peut accéder au site Web de Globalstar et télécharger les heures optimales de transmission. Cette démarche devient utile lorsqu'on utilise le réseau téléphonique, mais n'est pas nécessaire avec un dispositif SPOT. Le site Web de Globalstar offre également une carte de la couverture actuelle et de l'emplacement des stations au sol.

L'auteur qui effectue des essais avec le dispositif SPOT.

Photo courtoisie de : *Anne Edwards*

Facteurs de conception

L'utilisation du dispositif SPOT est un peu ambiguë. L'appareil est extrêmement robuste; il est construit selon des spécifications militaires, flotte sur l'eau et peut résister à une chute vertigineuse. L'antenne se trouve sous le logo. Cependant, il est important de tenir le dispositif à l'horizontale, le logo vers le haut, pour assurer une émission optimale. Si l'appareil se trouve dans un sac ou dans la poche d'une chemise humide, les signaux pourraient ne pas atteindre le satellite.

L'agrafe de ceinture fait en sorte que bon nombre d'utilisateurs transporteront le dispositif à leur ceinture, donc à la verticale, alors que l'appareil devrait être à l'horizontale, comme sur le tableau de bord d'une automobile ou d'un avion. Dans de nombreux cas, l'agrafe ne tient pas. Parce qu'il n'y a aucun verrou, une branche ou un mouvement inhabituel peut facilement détacher le dispositif de la ceinture ou d'un sac. L'appareil comporte un petit trou par lequel on peut passer un fil afin de l'attacher à soi, mais le trou devrait être plus grand et d'usage plus facile.

Le dispositif fonctionne avec des piles AA au lithium qui procurent une utilisation pendant une longue période et par temps froid. Dans les situations d'urgence, on peut utiliser des piles alcalines, mais la longévité est alors beaucoup moindre. Les boutons des diverses fonctions sont assez petits et doivent être enfoncés pendant au moins deux secondes pour en empêcher toute utilisation involontaire. En outre, il est difficile de les enfoncer avec des gants et la chose est impossible avec des mitaines.

Les voyants fonctionnent de manière ambiguë. L'enfoncement du bouton ON/OFF pendant plus de deux secondes fait clignoter le voyant vert toutes les trois secondes et met tout simplement l'appareil en fonction. L'enfoncement du bouton OK pendant deux secondes fait clignoter les deux voyants toutes les trois secondes et donne lieu à l'émission d'un message OK. Toutefois, il faut en réalité jusqu'à 10 minutes (selon le manuel, et jusqu'à 20 minutes d'après les essais) pour envoyer le message. L'enfoncement du bouton OK pendant plus de cinq secondes amène le dispositif dans le mode de suivi, et encore une fois, les deux voyants clignotent toutes les trois secondes. L'utilisateur ne sait ainsi pas dans quel mode se trouve le dispositif, et il lui est impossible d'activer en même temps les deux modes. Donc, l'utilisateur ne peut pas envoyer un message OK lorsque le dispositif se trouve dans le mode de suivi. De même, l'utilisateur ne peut pas entreprendre le suivi lorsqu'il attend l'émission du message OK.

Lorsque le dispositif envoie un signal, le voyant vert demeure allumé pendant cinq secondes, mais l'utilisateur peut facilement ne pas s'en rendre compte. Comme je l'ai déjà mentionné, il n'y a réellement aucune indication de l'émission d'un signal et de sa réception à une station au sol. Le dispositif comporte deux boutons distincts pour envoyer un appel à l'aide et un message aux services 911. Ces messages ont priorité sur tout autre message. Un voyant rouge se met à clignoter lorsque la charge des piles au lithium descend sous les 30 %. L'utilisateur a ainsi amplement le temps de changer les piles. Selon le représentant canadien de SPOT, certaines de ces contraintes seront éliminées sur la prochaine génération de dispositifs, qui devrait être disponible sous peu.

Résultats des essais du dispositif SPOT

Jusqu'à quel point le dispositif fonctionne-t-il en réalité? Tant que l'utilisateur se trouve à découvert – selon le manuel, l'appareil exige une ligne de visée non obstruée à 80 % – il n'y a alors aucun problème. Toutefois, il est rare que la visibilité du ciel soit si bonne, à moins de se trouver dans un vaste lieu plat, comme un lac, un désert, un aéroport ou le sommet dénudé d'une montagne. Ce sont les situations réelles qui comptent et c'est là que sont révélées les limites du dispositif SPOT. En fait, la visibilité parfaite du ciel n'est pas primordiale; le dispositif doit avoir une ligne de visée avec un satellite qui a une ligne de visée avec une station au sol. Par contre, la partie primordiale du ciel peut être facilement obstruée par des immeubles, des collines et surtout des arbres, ce que ne mentionne pas le manuel. Il y a beaucoup d'arbres au Canada. Pour obtenir une ligne de visée non obstruée à 80 %, il ne doit y avoir rien au-dessus d'un angle de 18° par rapport à l'horizontale. Ainsi, une obstruction de 33 pieds n'importe où dans une zone s'étendant jusqu'à 100 pieds peut causer des problèmes. Les essais démontrent aussi que la couverture nuageuse peut fortement détériorer la réception. Les données de tous les essais sont disponibles auprès de l'auteur.

À bord d'un avion, le pare-brise offre une excellente vue du ciel. On obtient alors facilement de bons résultats dans plus de 95 % des cas. Au travers du pare-brise d'une automobile ou d'une motocyclette sur une large autoroute, dans un canot au milieu d'un lac ou même dans une aire ouverte soigneusement choisie, des résultats supérieurs à 90 % sont courants.

Il n'est pas toujours facile de déterminer si un signal peut se rendre à destination. Durant l'essai stationnaire 1, le dispositif se trouvait sur une table à l'extérieur. Il y avait des arbres

seulement au sud. Nous avons obtenu de bons résultats dans 54 % des cas. L'essai stationnaire 2 avait lieu à l'intérieur, du côté sud, à environ 5 mètres au nord du premier essai et au second étage à environ 1,5 mètre d'une fenêtre habillée d'un store métallique à moins de 10 centimètres de l'appui. Il y avait le même couvert d'arbres au sud. Même à cet endroit, où la vue du ciel sud était partielle, nous avons obtenu de bons résultats dans 54 % des cas.

En général, le pourcentage de réussite chute dramatiquement en présence d'une vue partielle du ciel. Si le dispositif est rangé dans la poche d'une chemise humide ou dans un sac, les résultats sont minimaux. Au travers d'un buisson, dans un lieu entouré d'arbres et de collines, aucun message ne se rend à destination. Toutefois, il est en général possible de choisir un lieu dégagé qui offre une bonne vue du sud et qui présente des obstructions basses à l'horizon, de manière à ainsi émettre un message. Cependant, l'utilisateur doit bien choisir son lieu. Bien que presque tous les messages aient été reçus par courriel en moins d'une ou deux minutes, certains ont pris jusqu'à 45 minutes avant d'être reçus.

Selon la tâche visée, le dispositif SPOT peut être très utile. Pour suivre un avion en vol ou un véhicule en mouvement sur une route large, cet appareil convient. Dans ces situations, l'utilisateur obtient de bons résultats dans 95 % des cas, et l'absence d'un ou de deux points de suivi n'est pas vraiment importante. Si l'utilisateur se déplace dans un terrain montagneux ou sur une route étroite, là où la vue du ciel n'est pas toujours parfaite, il devra se satisfaire de résultats moindres. L'utilisateur devra faire preuve de souplesse afin de choisir le moment et le lieu où il envoie d'autres types de messages et ne pas accorder trop d'importance au fait de savoir si le message s'est bel et bien rendu à destination. Enfin, il est également important d'avertir la personne qui compte suivre l'utilisateur d'un dispositif SPOT du risque qu'il y ait des périodes d'interruption des signaux en raison de problèmes d'émission. Il ne faudrait pas que cette personne lance des opérations de recherche simplement parce que le dispositif SPOT a glissé dans le sac ou que l'utilisateur marche sous un arbre.

Options offertes

À la lumière des présentes explications, quelles sont les options offertes? Une balise de localisation personnelle, une radiobalise de localisation des sinistres ou un émetteur de localisation d'urgence de 406 MHz émettent, avec une puissance de cinq watts, un signal qu'un satellite peut capter. Ces appareils émettent aussi un signal de faible puissance de 121,5 MHz pour assurer le radioralliement. Le signal de cinq watts garantit l'émission du message, sauf si l'appareil se trouve dans une très mauvaise position. L'enfoncement d'un bouton permet le lancement d'opérations de R-S. Autrement, l'appareil préserve les piles. La basse fréquence de forte puissance et la présence de nombreux satellites mobiles assurent le captage d'un signal.

Un téléphone satellite est dispendieux et offre une puissance de sortie d'environ 500 à 800 milliwatts, ce qui convient en général avec une vue raisonnablement dégagée du ciel. L'utilisateur peut parler à n'importe qui et les messages sont précis à souhait. S'il est impossible d'envoyer un message, l'utilisateur le sait aussitôt.

Le dispositif SPOT émet avec une puissance de seulement 83 milliwatts; il est abordable et permet l'envoi de quatre types de messages. Comme je l'ai déjà dit, l'utilisateur ne sait jamais si ses messages se rendent à destination, mais avec un peu d'efforts il peut grandement améliorer ses chances. Lorsque l'utilisateur se déplace au sol au sein d'un groupe et qu'il souhaite demeurer en contact avec le monde extérieur, le dispositif SPOT lui permet d'envoyer quatre types de messages, y compris un appel à l'aide, s'il parvient à trouver un endroit convenable. Si l'utilisateur se déplace seul et souhaite être en mesure d'appeler de l'aide en cas d'urgence, il devrait plutôt s'équiper d'une balise de localisation personnelle, d'une radiobalise de localisation des sinistres, d'un émetteur de localisation d'urgence ou d'un téléphone satellite. Si l'utilisateur est immobile ou inconscient au fond d'un ravin ou sous un couvert végétal épais, aucun appareil ne peut l'aider.

Résumé

En général, le dispositif SPOT a de nombreux usages et fonctionne au-delà des limites énoncées dans le manuel de l'utilisateur. À bord d'un avion ou d'un véhicule circulant sur une large autoroute, le dispositif SPOT devrait donner un excellent rendement. Lorsque l'utilisateur souhaite être en mesure d'envoyer un message sous un couvert végétal ou en montagnes et qu'il peut attendre de se trouver dans un lieu dégagé, le dispositif SPOT peut là aussi donner un excellent rendement.

Lorsque l'utilisateur souhaite être en mesure d'appeler le service 911 après un écrasement d'avion, lorsque la voiture se trouve sous des arbres, ou que l'utilisateur est blessé dans les bois, en montagnes ou dans un canyon, il risque alors de manquer de chance. Les autres appareils donnent probablement une meilleure chance d'obtenir de l'aide, mais là aussi, rien n'est certain. C'est ça la gestion du risque – décider des avantages souhaitables et des inconvénients acceptables en fonction de la probabilité d'un incident et des conséquences possibles. ■

Après une carrière en tant qu'océanographe physicien, pendant laquelle il a mené plusieurs expéditions scientifiques, monsieur Muir a pris sa retraite du gouvernement fédéral en 1995. Depuis, il a enseigné une grande variété de qualifications en plein air sur cinq continents. Il a également été navigateur de courses sur l'océan, instructeur « Outward Bound » et chercheur au sol. Il est qualifié en tant que navigateur, observateur et spécialiste en recherche électronique avec l'Association civile de recherche et de sauvetage aériens.

Références :

Essai indépendant du dispositif SPOT en Californie par CNET http://news.cnet.com/8301-17938_105-9830898-1.html?hhTest=1

Renseignements sur les balises de 406 MHz http://www.cospas-sarsat.org/index.php/fr/balises/406-mhz/liste-de-balises-approuvees/par-fabricants-de-balises.html

Essai par un journaliste de USA Today à New York www.usatoday.com/tech/columnist/edwardbaig/2008-01-02-spot-tracker_N.htm

Site Web de SPOT www.findmespot.ca/fr/

SURVIVE!

Essential Skills and Tactics To Get You Out of Anywhere – Alive

(Survivre! Techniques et stratégies indispensables pour vous tirer d'affaire dans n'importe quelle situation, et rester en vie)

Les Stroud, Collins, 2008 • Compte rendu : Jeremy Derksen à jderksen@shaw.ca

Lorsque Les Stroud donne un cours de survie en milieu sauvage, il met ses élèves à l'épreuve en leur demandant de ramasser assez de bois de chauffage pour une nuit. Sans même regarder leurs piles, il les renvoie en ramasser cinq fois plus que ce qu'ils ont. Malgré cela, écrit-il, bon nombre d'entre eux n'en ont pas assez pour alimenter un feu jusqu'au matin.

Cet exemple simple, mais frappant, tiré du livre de Les Stroud intitulé *Survive! Essential Skills and Tactics to Get You Out of Anywhere – Alive*, souligne à quel point la plupart des gens sont mal équipés et mal formés pour accomplir une tâche de survie élémentaire. Recueillir de l'eau, trouver de la nourriture, construire un abri et allumer un feu – bien souvent des randonneurs de l'arrière-pays expérimentés négligent ces techniques indispensables. Que dire alors de la personne ordinaire? Lorsqu'on ajoute un degré supplémentaire de difficulté – les blessures, la désorientation, le mauvais temps, la perte de matériel – le fragile équilibre de la vie peut rapidement basculer.

En tant qu'hôte de la populaire série télévisée *Survivorman* et à titre de survivaliste expert et de membre de l'*Explorers Club*, Les Stroud est une encyclopédie des techniques de survie, tant courantes que bizarres. Son expérience et son ingéniosité lui ont permis de surmonter des épreuves difficiles à bien des endroits comptant parmi les plus inhospitaliers du globe, du désert du Kalahari, aux mers de l'Arctique et des Caraïbes, en passant par les jungles de la Papouasie–Nouvelle-Guinée. Dans *Survive!*, il nous fait part de ses connaissances durement acquises, allant des techniques de base comme la façon d'allumer un feu à l'aide d'un arc, à la fabrication de bottes d'hiver au moyen de rembourrage de voiture.

Le livre est subdivisé en chapitres aux titres sommaires, tels que « Survival Kits » (les trousses de survie), « Signaling » (la signalisation), « Water » (l'eau), « Fire » (le feu) et « Survival First Aid » (le secourisme de survie), mais que l'on ne s'y trompe pas, ce n'est pas un manuel ennuyeux. Tout en décrivant étape par étape, à l'aide d'illustrations détaillées, les techniques pour construire, par exemple, un appareil de distillation solaire, l'auteur agrémente le texte d'anecdotes personnelles, d'études de cas, ainsi que d'observations cyniques d'un vétéran de la brousse.

Les Stroud est à son meilleur lorsqu'il s'oppose aux vues reçues traditionnelles. Une des plus importantes qualités à posséder dans une situation de survie est la capacité de s'adapter. On a beau se préparer et mettre tout ce qu'on veut dans ses bagages – *Survive!* contient des listes complètes de vérification de l'équipement de survie pour aider le lecteur – mais on ne peut prévoir le lieu, le moment ou la logistique d'une mésaventure. C'est la nature de la chose que ces événements arrivent par surprise.

Cela ne signifie pas qu'on ne peut s'entraîner à la survie en développant des techniques par la répétition, en connaissant ses outils et en participant à des scénarios de survie. On ne suit toutefois pas un script dans la vraie vie. Il faut improviser, enfreindre des règles, penser au delà des idées courantes – et c'est là que *Survive!* brille.

Les conseils et contre-théories de survie originales qu'expose Les Stroud obligent le lecteur à revoir certaines opinions courantes. L'auteur rejette la crainte de la contamination de l'eau : « S'il vous faut choisir entre boire de l'eau non traitée et mourir de déshydratation… buvez de l'eau. » Les Stroud recommande au lecteur de purifier l'eau lorsque c'est possible, mais il conseille de boire l'eau des marais non purifiée si c'est nécessaire. « On ne meurt que très rarement d'avoir bu de l'eau non traitée », écrit-il.

Pour ce qui est de l'établissement des priorités, Les Stroud soutient que si la sécurité immédiate est assurée et qu'il n'est pas urgent de construire un abri, la signalisation devient la deuxième priorité. « On ne sait vraiment jamais à quel moment un sauveteur éventuel peut se présenter », explique-t-il. « Il faut être prêt à envoyer un signal immédiatement et en tout temps. »

Il applique aussi sa méthode peu orthodoxe aux outils essentiels à la survie. « On trouve plus souvent qu'on pense des objets abandonnés qui peuvent être utiles »,

écrit-il. « Ne pensez pas à ce que c'est, mais à ce que cela pourrait être. » Une pierre à feu, des allumettes à l'épreuve des intempéries, un briquet ou un arc à feu peuvent tous servir à allumer un feu, mais on peut aussi faire jaillir une étincelle à l'aide d'une batterie d'auto ou de la réflexion du soleil à travers un glaçon. La liste des façons d'utiliser des objets à des fins imprévues est longue et s'inspire de MacGyver : on peut fabriquer des flotteurs à l'aide de gomme à mâcher, des lunettes protectrices au moyen d'un coussin de motoneige et des raquettes avec des branches d'épinette et on peut utiliser des coupes de mousse pour puiser de l'eau. L'auteur nous apprend qu'on peut même utiliser la peluche de son nombril! C'est très simple : il ne faut rien laisser de côté.

Survive! est essentiellement un manuel pratique. La plupart des gens ne mémoriseront pas toutes les techniques décrites dans le livre, du moins pas sans des années d'expérience. Si ce livre est utile et divertissant à lire allongé sur le canapé, il est destiné à accompagner le voyageur. S'il y a une leçon à retenir, c'est la méthode créative de Les Stroud, suivant laquelle tout est permis pour trouver des façons de survivre en situations désespérées. « Mettez le feu à une petite île s'il le faut », écrit-il. « Je n'aurais pas de problème à prendre des mesures draconiennes pour être sauvé. Et vous? »

Si vous avez besoin de combustible, vous pouvez toujours utiliser les pages de *Survive!* — et en particulier, les deux pages blanches qui se trouvent à la fin du livre et qui sont commodément intitulées « Fire Starter » (Allume-feu). Ce qui n'est pas écrit dans ces pages, à savoir qu'il n'y a rien de trop sacré dans une situation de survie, est peut-être le meilleur conseil à se rappeler dans un tel cas. ■

Jeremy Derksen a souffert d'hypothermie lors d'une expédition de ski dans l'arrière-pays, au parc national Yoho, en Colombie-Britannique, au début de la vingtaine. Cet événement a éveillé un intérêt pour les premiers soins et le sauvetage en milieu sauvage. Il est, depuis cinq ans, membre de l'Organisation de la patrouille canadienne de ski et possède une expérience de l'arrière-pays dans l'ouest du pays. Il est rédacteur de la chronique de ski du Vue Weekly Magazine et il a publié des articles dans Unlimited Magazine, ainsi que dans d'importants quotidiens canadiens. Il a également été invité à des émissions de la chaîne CBC à titre de spécialiste de l'industrie du ski.

L'atelier pour les bénévoles en RSS à Toronto, UN FRANC SUCCÈS

Par Kim Fauteux, SNRS

Plus de 150 personnes se sont réunies à Toronto du 2 au 4 octobre 2009, dans le cadre de l'atelier des bénévoles en recherche et sauvetage au sol (RSS) du Secrétariat national de recherche et de sauvetage (SNRS). Des bénévoles souhaitant perfectionner leurs compétences en formation, ainsi que des représentants et des participants du Conseil national sur la RSS du Canada y participaient.

L'atelier visait principalement à étendre à tout le pays le programme *AdventureSmart*, réunissant des bénévoles de chaque province et de chaque territoire du pays qui souhaitaient devenir des formateurs *AdventureSmart*. Avec l'aide de l'Association canadienne des volontaires en recherche et sauvetage (ACVRS), des bénévoles qui sont devenus maîtres formateurs et de l'équipe *AdventureSmart*, le SNRS a réussi à mener à bien cette initiative de formation pour formateurs.

Mis au point par le *Provincial Emergency Program* de la Colombie-Britannique, en collaboration avec le SNRS, la Gendarmerie royale du Canada (GRC) et l'Association de recherche et de sauvetage de la Colombie-Britannique, *AdventureSmart* vise un auditoire cible à l'aide d'une campagne de sensibilisation diffusée sur place et en ligne. Le volet sensibilisation fait appel à des programmes de pratiques exemplaires, comme les programmes de la GRC pour enfants de 5 à 11 ans *Pour survivre, reste près d'un arbre* et *La neige – programme d'éducation en sécurité*. D'autres programmes ont aussi été élaborés pour répondre aux besoins d'un public composé d'adolescents et d'adultes, comme le programme *Survivre à l'extérieur*. « Les formateurs de l'ACVRS ont pu instruire les participants pour améliorer les capacités de sensibilisation dans des communautés de l'ensemble du Canada », explique Jacqui Bannach, analyste principale au SNRS.

Les modérateurs de l'assemblée générale, Carole Smith, Don Lapierre et Harry Blackmore, pendant l'assemblée générale. ***Photo courtoisie de :*** *Manon Langlois*

Séances de formation

Le 3 octobre, quatre séances ont eu lieu et les participants ont été formés relativement aux programmes qu'ils devront présenter. Ils ont aussi reçu des conseils et des techniques sur les pratiques exemplaires liés à la participation du public, qu'ils s'adressent à des enfants ou à des adultes. De plus, on a présenté aux bénévoles un aperçu de la Stratégie de prévention nationale et on a souligné le rôle essentiel qu'ils jouent dans le cadre de la réalisation de l'objectif du SNRS en matière de prévention.

« Les formateurs se sont inspirés d'expériences réelles pour illustrer les programmes et pour les rendre pertinents aux yeux de leur public », ajoute Jacqui Bannach. « Nous leur avons fourni tous les outils nécessaires pour qu'ils présentent les programmes et obtiennent aussitôt des résultats. » En plus de la formation, les bénévoles ont eu droit à des présentations PowerPoint, des manuels et des aides visuelles qui les aideront à présenter leurs propres séances de formation.

Assemblée générale

Le 4 octobre, les participants ont été invités à une assemblée générale portant sur la viabilité des bénévoles. Don Lapierre, un analyste principal au sein de Bénévoles Canada, est venu y parler des difficultés qui touchent le secteur des bénévoles et offrir des suggestions à la communauté de la R-S. Une séance de questions et réponses a aussi eu lieu, qui a porté exclusivement sur la R-S. Les bénévoles ont pu échanger leurs idées et discuter des perspectives d'avenir. Don Lapierre, Harry Blackmore, de l'ACVRS, et Carole Smith, du SNRS, agissaient à titre de modérateurs de l'assemblée.

Dans l'ensemble, l'atelier s'est révélé un franc succès et les commentaires ont été en majorité positifs. Les participants ont donné leurs commentaires sur leur appréciation de l'approche ciblée de l'événement et sur la production de résultats concrets.

Pour en savoir davantage sur le programme *AdventureSmart* ou sur l'ACVRS, consultez les sites Web suivants : http://www.adventuresmart.ca/french/index.php; http://www.sarvac.ca/. Si vous désirez tenir une des séances susmentionnées à votre école ou dans votre collectivité, veuillez envoyer un courriel à teamcoordinator@adventuresmart.ca. ■

Kim Fauteux est agente de communications au Secrétariat national de recherche et de sauvetage et est également rédactrice en chef de la revue SARSCÈNE.

LES PLAISANCIERS NAVIGUERONT AVEC NOUS

De même que les médias et les éducateurs en sécurité nautique

Par Stephanie Rankine, Coordonnatrice de projet / PlaisancierAverti.ca

Avez-vous déjà fait une recherche sur le Web afin de trouver des renseignements sur la sécurité nautique relatifs à votre genre d'embarcation pour plutôt tomber sur un océan de pages Web sur des douzaines de questions à ce sujet? Si c'est le cas, vous n'êtes pas le seul et c'est la raison pour laquelle le Conseil canadien de la sécurité nautique a lancé son projet PlaisancierAverti.ca dans le cadre du Fonds des nouvelles initiatives de recherche et sauvetage.

De fait, l'information se trouve quelque part, mais il est difficile de l'obtenir. Sur le site PlaisancierAverti.ca vous trouverez une plate-forme unique d'information pertinente sur la sécurité nautique conçue pour le grand public, les professionnels de recherche et sauvetage (R-S), ainsi que les bénévoles, les éducateurs et les médias de tout genre.

PlaisancierAverti.ca est un projet d'une durée de trois ans, et il en est à sa première année. Son site Web sera lancé au printemps 2010. PlaisancierAverti.ca vise à modifier le comportement des plaisanciers sur les cours d'eau canadiens en recueillant l'information actuelle et passée sur la sécurité nautique, en créant de nouveaux programmes et en les offrant d'une façon complète et bien organisée.

Information sur des activités spécifiques

PlaisancierAverti.ca est beaucoup plus qu'un simple site Web sur la sécurité nautique. Il classera l'information selon différentes activités nautiques, que ce soit les randonnées en kayak, la pêche, la voile ou les embarcations à moteur. En cours de route, des partenariats seront formés avec les organismes de sécurité nautique et d'application de la loi, ainsi que les groupes spécialisés d'activités nautiques pour que le message soit conçu et ciblé de manière judicieuse.

Ted Rankine s'adresse à des bénévoles au sujet des effets et des conséquences de la consommation d'alcool pendant la navigation, tandis que l'équipe capte l'action sur vidéo.

***Photo gracieuseté de :** Eric Bruce*

Initialement, l'initiative PlaisancierAverti.ca vise à recueillir l'information sur la sécurité nautique qui est accessible partout au Canada. Les organismes gouvernementaux, les organisations de sécurité nautique et de nombreux autres ont produit, et produisent toujours, des documents sur la sécurité nautique. Ces ressources riches sont trouvées, recherchées et optimisées. Il faut premièrement obtenir l'autorisation pour diffuser l'information pertinente, puis alimenter ce site Web convivial. À mesure que l'information est recueillie, elle sera reformatée au besoin et les sources seront clairement indiquées. Ainsi, les visiteurs pourront trouver l'information qu'ils recherchent. En plus du processus de collecte, on produira du nouveau contenu original. Au cours du projet, de nouveaux documents dans cinq domaines clés de la sécurité nautique seront rédigés. Pour la première année (cette année), on mettra l'accent sur la survie en eau froide, ainsi que l'alcool et la navigation de plaisance.

L'alcool et la navigation de plaisance

L'une des nouvelles initiatives était un défi lié à la consommation d'alcool et aux activités nautiques. Dix bénévoles devaient montrer leurs habiletés nautiques à jeun puis après avoir consommé quelques boissons alcoolisées. Conjointement avec les équipes nautiques de la

police régionale de York, de la Police provinciale de l'Ontario et de la police de Simcoe-Sud, les bénévoles ont subi des tests dans un environnement contrôlé.

Un cours de nautisme, un exercice de mise à quai et un scénario d'homme à la mer ont été conçus pour montrer les effets de l'alcool sur la conduite sécuritaire d'une embarcation. Les activités, y compris les entrevues des participants, ont été captées sur vidéo. La vidéo ainsi que plusieurs vidéoclips seront accessibles sur le site. Les résultats seront révélateurs pour le grand public et les médias, et les vidéoclips téléchargeables seront utiles aux formateurs en sécurité nautique car ceux-ci pourront les utiliser pour leurs activités de sensibilisation. Cet exercice a fait partie d'un des cinq messages clés qui seront affichés sur le site PlaisancierAverti.ca. Les quatre autres messages clés sont les suivants : portez votre gilet de sauvetage, soyez prêt, suivez un cours de nautisme et connaissez les effets de l'eau froide.

Destinataires cibles

PlaisancierAverti.ca a été élaboré pour servir trois groupes de destinataires principaux : les plaisanciers, les médias et les formateurs en sécurité nautique, et chacun pourra consulter une section du site Web qui lui est destinée.

À la section plaisanciers, l'information sera classée selon les différentes activités nautiques, et elle sera facile à repérer, ainsi qu'intéressante et informative. Les plaisanciers pourront trouver réponse à leurs questions en cliquant sur le lien « Demandez aux experts ».

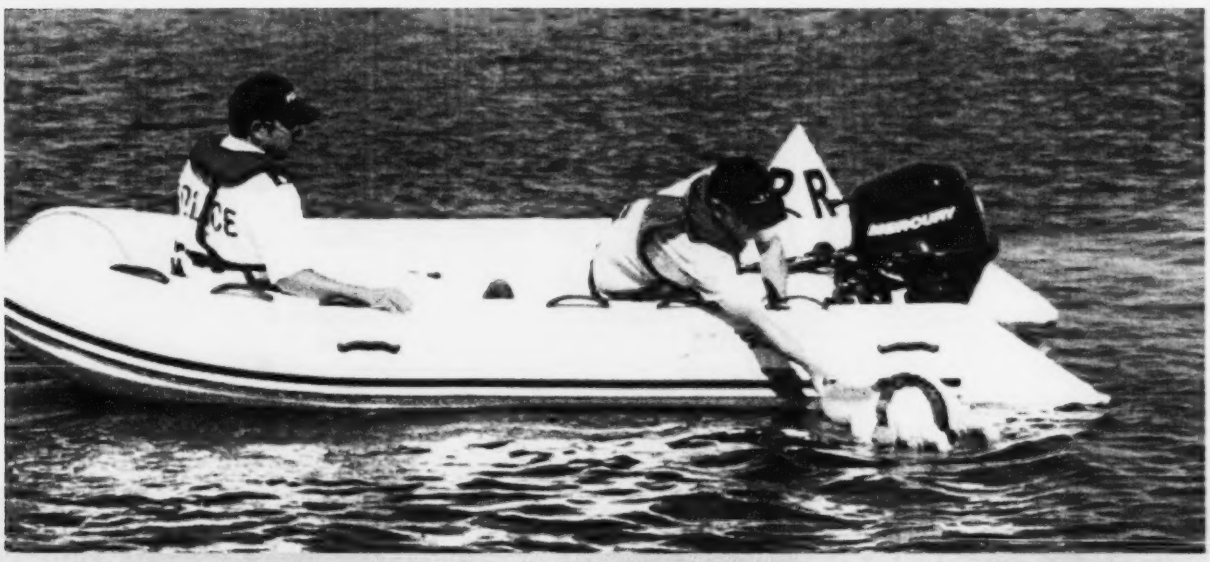
À la section médias, le site Web sera constamment actualisé en affichant une série continue de messages imprimés et électroniques, d'articles et de communiqués d'intérêt public qui peuvent être téléchargés et distribués. Puisque des renseignements gratuits seront aussi offerts au public, les médias pourront diriger leurs auditeurs et leurs lecteurs vers le site pour obtenir des renseignements supplémentaires.

Quant à la section formateurs en sécurité nautique, il s'agit d'un guichet unique d'outils de sensibilisation sur la sécurité. L'information existante qu'utilisent actuellement les agences et organismes partout au pays, ainsi que la collection de nouveaux documents seront cataloguées et formatées pour faciliter le repérage et le chargement. En plus des outils de sensibilisation, PlaisancierAverti.ca hébergera des suggestions de plans de leçon, des exposés PowerPoint et des techniques pour présenter l'information.

Pour attirer les visiteurs au site, un plan complet de relations publiques et de sensibilisation a été dressé, qui fera appel aux partenariats existants dans les médias, le milieu publicitaire et le marketing viral. Même le nom du site, PlaisancierAverti.ca, est accueillant. Il ne vise pas à contraindre les plaisanciers à être plus avertis en nautisme, mais plutôt à souligner leurs pratiques avisées et sécuritaires chaque fois qu'ils se déplacent sur l'eau.

Avec le temps, on s'attend à ce que PlaisancierAverti.ca devienne un endroit où les plaisanciers de tout genre iront consulter les renseignements intéressants et divertissants sur la sécurité nautique. Les médias pourront utiliser le site comme ressource permanente, et il est à espérer que les formateurs en sécurité nautique pourront compter sur le site pour obtenir, sur une plateforme unique, tout le matériel de sensibilisation qu'ils recherchent. Les résultats visés sont les suivants : une meilleure connaissance des cours d'eau canadiens de la part des plaisanciers, une amélioration de la sécurité nautique générale et une diminution des incidents nautiques. ■

Stephanie Rankine a passé de nombreuses années sur l'eau ou près de l'eau. Plaisancière expérimentée de longue date, Stephanie a été collaboratrice active à l'émission Power Boat Television et a rédigé des articles sur la sécurité des embarcations individuelles pour la revue Boats and Places. Elle est actuellement coordonnatrice de projet pour l'initiative PlaisancierAverti.ca.



Un bénévole, sous l'œil attentif non seulement de l'agent nautique mais aussi des caméras, se penche hors du bateau pour repêcher un « bébé » tombé à l'eau.

***Photo gracieuseté de :** Eric Bruce*

AU SECOURS

Une série documentaire sur la recherche et sauvetage au Canada

Par Brian Ross, Fire One Entertainment Ltd.

AU SECOURS, une nouvelle série télévisée documentaire portant sur la recherche et le sauvetage (R-S) au Canada est actuellement en production. Ce projet du Fonds des nouvelles initiatives est parrainé par le coordonnateur du programme national de R-S de la GRC, le Sgt Robert Lajoie, qui croit que « non seulement cette série augmentera la connaissance, l'estime et la compréhension du public canadien à l'égard de la R-S, mais elle constituera une ressource durable pour l'éducation et la prévention, destinée tant aux équipes de R-S qu'au grand public ». Chaque année pendant trois ans, on produira treize émissions d'une demi-heure, en français et en anglais, en plus d'un site Web, de messages d'intérêt public et de ressources de formation.

La série est produite par *Fire One Entertainment Ltd.*, une filiale de la société *Third Wave Communications Inc.*, qui a son siège à Vancouver. Le chef de la production de *Fire One*, Brian Ross, considère le projet comme « une bonne occasion de rendre hommage aux héros méconnus qui se fondent discrètement dans le décor, une fois leur travail accompli. Le personnel de R-S mérite d'être reconnu et le public sera captivé par les différents éléments qui composent une mission de R-S, surtout lorsqu'il sera témoin d'une intervention en direct ».

De véritables scènes de sauvetage

AU SECOURS est une série tout à fait authentique. *Fire One* fournit de petites caméras vidéo à haute définition et des caméras à haute définition montées sur des casques aux équipes de R-S afin de filmer de véritables sauvetages auxquels elles participent. On a tôt fait de repérer et de résoudre deux préoccupations majeures liées au tournage de sauvetages en direct : le tournage ne doit en aucun cas gêner une opération de sauvetage ou entraîner des soucis relatifs à la sécurité, et les droits à la protection des renseignements personnels des personnes filmées et du personnel de R-S doivent être respectés.

Un membre de l'équipe de R-S est chargé de filmer conformément à des directives élaborées conjointement avec *Fire One*. Étant donné la nature des missions de R-S et les questions de sécurité en jeu, c'est l'unique façon pratique de filmer de véritables scènes de sauvetage. Les équipes de R-S participent aussi à des entrevues de suivi et à des reconstitutions réalisées par *Fire One*. On effectue des entrevues avec les personnes secourues ou des membres de la famille et ces entrevues sont intégrées aux segments. Jusqu'à présent, de nombreuses personnes secourues et leurs proches ont participé à des entrevues et à des reconstitutions pour AU SECOURS et sont très contents de prendre part à un projet sur la R-S. Les gens apprécient l'occasion qu'on leur donne d'exprimer leur reconnaissance d'avoir été secourus et souhaitent que tout le monde puisse apprendre de leur expérience.

La diversité des sauvetages

Jusqu'à présent, la série comprend huit sauvetages tournés avec des équipes de R-S au sol. Même si ces sauvetages ne mettent en scène que de telles équipes, les missions sont très variées, allant de motoneigistes blessés et de randonneurs perdus à des navigateurs en détresse et des récupérations d'avions et d'hélicoptères. Les histoires sont racontées du point de vue des équipes de R-S et mettent l'accent sur les méthodes, les difficultés et les résultats. On envoie les séquences réalisées avec des voix hors-champ, des reconstitutions, des images et de la musique aux équipes participantes et à la direction afin que ces séquences représentent fidèlement les équipes et les sauvetages.

En plus du scénario de sauvetage compris dans chaque émission d'une demi-heure, *Fire One* inclut une capsule détaillée portant sur un aspect particulier des opérations de R-S. Plus récemment, on a filmé Darcy Fear et Bart Bjorkman, des experts en pistage de la Colombie-Britannique, à la recherche d'une personne « égarée », à savoir Callie Chatten, de *Nelson Search and Rescue*, en mettant l'accent sur des aspects du rôle de l'équipe dans le cadre de la R-S et sur leurs méthodes de pistage. Parallèlement, la personne égarée filmait son parcours réel au moyen d'une petite caméra haute définition. Cette expérience mettant en scène les experts en pistage et la personne égarée intégrera des capsules informatives très intéressantes sur le pistage.

Chris Armstrong de Nelson Search and Rescue sauve une mère et son fils, en détresse au pied d'une falaise.

***Photo gracieuseté de :** Nelson SAR*

Même si, jusqu'à présent, seules des interventions d'équipes de R-S au sol ont été filmées, on procède actuellement à des négociations avec la Garde côtière canadienne et la Force aérienne afin qu'elles participent à la série dans le but d'exposer l'excellent travail accompli par leur personnel. L'Association civile de recherche et de sauvetage aériens et la Garde côtière auxiliaire canadienne seront aussi approchées à mesure que la série se développera pour faire connaître les bénévoles des secteurs aérien et maritime. Grâce à des caméras montées sur des casques et à l'intérieur des hélicoptères, des bateaux et des avions, il sera possible d'immortaliser leurs épisodes de dévouement et de professionnalisme, ainsi que l'admiration d'un public très reconnaissant.

La télédiffusion d'AU SECOURS est prévue pour la fin du printemps 2010. Quatre réseaux diffuseront la série et d'autres sont susceptibles de s'ajouter. Les renseignements sur la télédiffusion et les nouvelles sur la série seront offerts sur le site www.calloutsar.tv à compter de janvier 2010. Toute question ou demande de renseignements au sujet de la série peut être envoyée à info@calloutsar.tv. ■

Brian Ross a près de trente ans d'expérience dans le domaine de la production télévisuelle. Il est actuellement chargé de la production de la série AU SECOURS – Recherche et Sauvetage / CALLOUT: Search and Rescue par l'intermédiaire de ses compagnies Fire One Entertainment Ltd. et Third Wave Communications inc.